

Vale do Rio do Peixe:

Reconciliando Cidades Fronteiriças



Trabalho de Conclusão de Curso

Arquitetura e Urbanismo 2021/2

maio de 2021

Trabalho de Conclusão de Curso

Flávia Lagni Hollerweger

I do not know much about gods; but I think that the river
Is a strong brown god—sullen, untamed and intractable,
Patient to some degree, at first recognised as a frontier;
Useful, untrustworthy, as a conveyor of commerce;
Then only a problem confronting the builder of bridges.
The problem once solved, the brown god is almost forgotten
By the dwellers in cities—ever, however, implacable.
Keeping his seasons and rages, destroyer, reminder
Of what men choose to forget. Unhonoured, unpropitiated
By worshippers of the machine, but waiting, watching and waiting.
His rhythm was present in the nursery bedroom,
In the rank ailanthus of the April dooryard,
In the smell of grapes on the autumn table,
And the evening circle in the winter gaslight.

The river is within us.

T.S. Eliot - Four Quartets

Sumário

- 5-7** **Introdução**
Problemática, Justificativas, Objetivos e Metodologia

- 8-22** **Fundamentação Teórica**
Rios e Paisagens
A dinâmica
A Essência

- 23-28** **Caracterização**
Aspectos Biofísicos
Aspectos Urbanos
Aspectos Socioculturais

- 29-34** **Pesquisa Qualitativa**
Métodos
Análise
Conclusões

- 35 - 40** **Leitura Espacial da Área**
A Dinâmica Atual
Problemas e Potencialidades

- 41-56** **Proposta: Macroescala**
Diretrizes para a Macroescala
Rede de Espaços Públicos

- 57- 76** **Detalhamento: Microescala**
Diretrizes Específicas para a Microescala
Proposta de Desenho Urbano

- 77-78** **Conclusão e Referências**
Considerações Finais
Referências Bibliográficas

Capítulo 01

INTRODUÇÃO



O presente trabalho consiste em uma proposta de intervenção de desenho urbano nas cidades de Herval d'Oeste e Joaçaba, pequeno recorte integrante do Vale do Rio do Peixe. A proposta vem como o resultado de pesquisas e reflexões acerca dinâmica urbana e social dessas cidades a partir de seu fator comum: o Rio do Peixe.

A motivação surge a partir de dois questionamentos na minha vivência pessoal nesse território. Em primeiro lugar, a ambiguidade da ausência constante do rio em um espaço urbano que se

construiu às suas margens. A partir disso levantam-se questões que guiam o trabalho: por que em uma cidade tão fisicamente próxima do rio, ele pode ser tão ausente? Qual é a real percepção desse elemento natural aos olhos de sua comunidade? O que é o rio para a cidade, historicamente? por que o espaço urbano dá as costas ao rio? Qual o motivo da obsolência dos espaços públicos na sua orla?

Em segundo lugar, reflete-se sobre a dinâmica desequilibrada entre as cidades 'gêmeas' de Herval d'Oeste e Joaçaba. Enquanto Joaçaba destaca-



se por seu alto desempenho em métricas de desenvolvimento humano e dota de seu caráter de pólo regional, Herval d'Oeste abriga, conotativamente, um conjunto de percepções com carga negativa acerca de seu nível de desenvolvimento econômico e social. Apesar disso, as cidades em conjunto funcionam como uma só e, por serem centros relativamente pequenos, são de certa forma complementares um ao outro. Esses dois questionamentos, expostos separadamente, refletem causas e consequências entre si. O Rio do Peixe também é, entre outros atributos geográficos, a demarcação de fronteira administrativa entre as duas cidades. Esse fato tem implicações significativas não só como figura geográfica, mas também como criatura política. As fronteiras confirmam diferenças ou rompem unidades ao comunicar e controlar aspectos geopolíticos, socioculturais, econômicos e biofísicos, processos e relações de poder. Portanto, não seria suficiente, aqui, fazer

um estudo sobre apenas o território de Herval d'Oeste ou apenas o de Joaçaba. Ao contrário, busca-se reconhecer toda a sua complexidade. Esse é um território tradicionalmente associado a uma agenda negativa de fronteiras, que refletiu em contenciosos potenciais e fragmentações espaciais. Esses dois municípios têm sua história caracterizada pelo Rio do Peixe, portanto parte-se da ideia desse corpo d'água como ponto inicial, ao buscar entender a conformação desse território e a sua bagagem cultural.

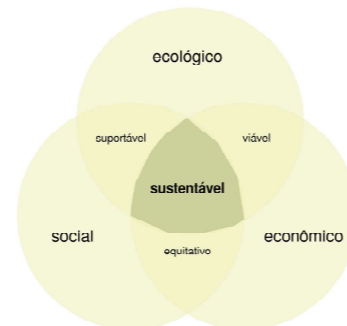
A partir da fundamentação teórico-histórica, foi possível pontuar certos estigmas sobre o território que são carregados até hoje. Percebe-se uma construção histórica de 'divisão de funções' entre essas cidades, que parte, inicialmente da implantação da ferrovia em Herval d'Oeste, separando áreas laborais de áreas "favoráveis ao desenvolvimento". Atualmente, isso se reflete no fato de que Joaçaba torna-se polo atrator, enquanto Herval d'Oeste desenvolve-se à sombra

objetivo geral: propor uma rede de espaços públicos nas cidades de Joaçaba e Herval d'Oeste, com diretrizes para os espaços públicos conformadores da rede e suas conexões; e o detalhar um recorte da rede, com a proposta de desenho urbano às margens do Rio do Peixe.

objetivos específicos:

| |
|---|
| considerar e fortalecer os espaços coletivos existentes |
| qualificar o ambiente urbano e o bem-estar da população |
| retomar a conexão histórica das cidades com - e a partir - do rio |
| fortalecer a economia local suportando o turismo e dando espaço ao produtor rural |
| mitigar os impactos da ocupação ofensiva das margens do rio |
| explorar o potencial pedagógico e de lazer da reproximação do rio |
| promover a coesão social através de novos equipamentos públicos sociais |
| redirecionar o uso de equipamentos obsoletos e/ou subutilizados |

alinhamento dos objetivos:



da primazia vizinha. Nesse contexto, o rio acaba como divisor de territórios antagônicos e, conseqüentemente, também não integrando-se no espaço urbano. O que liga as duas cidades é, essencialmente, a sua história, tradições, sua população; e o que as separa não é o Rio do Peixe, são seus estigmas e barreiras socioeconômicas. Objetiva-se oferecer um cenário de requalificação do espaço urbano no entorno imediato do Rio do Peixe, de forma que promova a coesão social entre Joaçabenses e Hervalenses, além de possibilitar uma histórica reaproximação e revalorização do rio. Essa proposta parte da percepção de que o rio, como elemento comum entre dos dois territórios, dota de um enorme potencial unificador: um importante elo de conexão urbana e ambiental que pode ser articulado à atender as demandas e possibilidades de recriação do atual cenário. Neste cenário, a existência de de espaços públicos adquire uma enorme relevância. Parte-se da criação de um único sistema estratégico, integrando as duas cidades em uma rede de espaços públicos que se conecta a partir da

qualificação das vias públicas nos principais fluxos cotidianos. A partir da criação dessa rede e de suas diretrizes, é detalhado um de seus pontos integradores, como exemplificação das diretrizes gerais que poderia ser repetida nos demais pontos da rede. Esse recorte escolhido traz uma intervenção mais forte ao lado hervalense, tanto pelo enorme potencial da área (antigo perímetro ferroviário), como certa forma de compensação em uma costura do território mais homogênea, buscando uma mudança da percepção degenerativa da população. Constam, nesse caderno, as informações necessárias para a leitura espacial da área, articuladas na elaboração de um projeto em duas escalas: estratégias de planejamento de uma rede de espaços públicos na orla do Rio do Peixe e diretrizes para os espaços públicos conformadores da rede e sua conexão; e o detalhamento de um recorte relevante da rede, com a proposta de desenho urbano às margens do Rio do Peixe.

Capítulo 02

FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA



Herval d'Oeste e a antiga ponte Emilio Baumgart em 1940.

Este capítulo visa a compreensão do processo de distanciamento do rio em relação à cidade, orientado pela cronologia desta paisagem anteriormente definida e buscando a compreensão das mudanças, desde seus aspectos físicos, as mudanças na sua percepção e uso e as divergências entre os paradigmas ambientais e urbanísticos na gestão do território.

1 HISTÓRIA

Paisagem é um termo de conexão que detém da “capacidade de combinar elementos incomensuráveis ou mesmo dialeticamente opostos: processo e forma, natureza e cultura, terra e vida” (COSGROVE, 1998, p. 18). Por detrás de uma conjunção material da paisagem, existem diversos processos e procedimentos inerentes à ela. Desde uma pequena perspectiva paisagística, elementos distintos se transformam e são transformados, são valorizados ou banalizados. Aqui, dá-se atenção à um elemento corriqueiro na formação da paisagem: o rio. Esse tem, historicamente, desempenhado um papel proeminente no nascimento e desenvolvimento do espaço e de sociedades. A força vital desse elemento ecológico figura no imaginário coletivo não somente como fonte de água, um rico aluvião para o cultivo, a possibilidade de transporte e geração de energia, mas também ao construir características, significados, espaços de convívio e lazer muito

específicos desses lugares (GORSKI, 2008). No Brasil, a motivação da demarcação de territórios tem como presença frequente os rios, caracterizando histórica e cultural na formação do País (SAE, 2013). Esses corpos d’água atuam como referência espacial e funcional para o início da ocupação urbana e, portanto, os mesmos desempenham um papel efetivo na criação de uma relação mútua entre espaços urbanos artificiais e natureza (ÖZÇEVİK et al., 2015). Porém, com a intensificação da expansão urbana e industrialização traz conflitos entre esse desenvolvimento e o meio físico, muitas vezes gerando uma dinâmica inversa.

O Vale do Rio do Peixe tem, em sua história, particularidades e consonâncias. Para entender a dinâmica do que é esse território hoje, esse estudo buscará relações na compreensão das paisagens do passado, pois a realidade urbana atual é, antes de tudo, o resultado de um longo

“A história dos rios está ligada à história da humanidade não só no que refere à sua utilização como também nos mitos, valores, referências filosóficas e metáforas associadas à água, seus fluxos e ciclos”

Saraiva (1999, p. 49)

processo de apropriação social e espacial, tanto de caráter material como do imaginário.

Em seus primórdios, o território do atual Meio Oeste Catarinense era ocupado por diferentes grupos indígenas, principalmente das tribos Xoklengs e Kaingangos (BRINGHENTI, 2013). Segundo Radin, (2006, p. 58), “numerosas razões fizeram com que a ocupação portuguesa no Brasil permanecesse litorânea por longo tempo, deixando a maior parte do atual território, na visão dos conquistadores, na condição de “grande sertão a ser conquistado e explorado”. O primeiro impulso povoador da região foi a partir da abertura da Estrada de Tropas em 1730, onde famílias caboclas foram se estabelecendo ao dedicar-se ao cultivo e comércio para atender aos viajantes que comercializavam principalmente gado, charque e couro.

Já na primeira metade do século XIX, chegam as primeiras levas da colonização por imigrantes oriundos principalmente da Itália e Alemanha; esse processo se intensifica no decorrer da segunda metade do século com a capitalização desse processo a partir das companhias de colonização (AURAS, 1983; BAZZNELLA et al., 2020).

O Estado de Santa Catarina, nessa época, limitava-se à margem esquerda do Rio do Peixe, hoje a cidade de Herval d'Oeste, tendo território atual de Joaçaba pertencente ao Paraná. Uma grande parte dessa região meio-oeste tinha sua administração disputada entre esses estados (JOAÇABA, 2014). Tal área de litígio leva, então, a denominação de 'O Contestado'.

Joaçaba, originalmente chamada de Rio do Peixe, começa a ser colonizada em sua porção hoje rural por volta de 1900 por descendentes de alemães e italianos, provenientes das primeiras colônias de imigrantes no Rio Grande do Sul (UNOESC, 2016). A ocupação do território de Herval começa sua ocupação a partir da construção da Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande, que surge com a preocupação do governo brasileiro sobre essa área contestada, uma vez que a Argentina também passou a reivindicar tais terras. A construção da Linha Sul dessa ferrovia intensificou a ocupação humana e repercutiu transformações políticas e econômicas na região do Vale do Rio do Peixe entre os anos de 1908 e 1910 (ESPIG, 2012). A estação ferroviária em Herval d'Oeste foi aberta em 1910, dando origem à vila de Herval e o início da urbanização do seu entorno imediato.

Esse território, sob intensa falta de regulamentação de posse de terras, passa a ser extremamente

explorado. O governo brasileiro passa o direito de utilização para empresas estrangeiras que começam a explorar a erva-mate e madeira da região. Esse contexto de reconstrução do espaço reforçou a atividade de companhias colonizadoras privadas, que comercializavam grandes áreas de terra em lotes destinados à agricultura familiar (RADIN, 2006). Além disso, o governo também provoca a desapropriação de aproximadamente 7.000 km² de terras - 15 km de cada lado da ferrovia - em realidade já ocupadas há muito tempo -, ao declarar a área destinada à ferrovia como devoluta no firmamento da concessão. Em consequência, o cenário social dos colonos decaía exponencialmente com a expropriação de suas terras e o desemprego provocado pelo fim da construção da estrada de ferro. Dentro desse contexto, toda a região contestada foi palco de inúmeras disputas. A questão dos limites entre os dois estados e o peso do conflito social ensejaram

o início da Guerra do Contestado, uma série de sangrentos combates vividos entre 1912 e 1916. O conflito chegou ao fim quando as tropas do governo utilizaram-se de pesada artilharia e milhares de sertanejos foram brutalmente executados.

Entre 1916 e 1917, com o Acordo de Limites Paraná-Santa Catarina, coube majoritariamente à Santa Catarina as terras até então contestadas. Criaram-se, então, os municípios de Cruzeiro (atual Joaçaba), Chapecó, Porto União e Mafra, dividindo o território do Contestado em quatro grandes municípios, que, posteriormente, desdobraram-se em inúmeros outros (JOAÇABA, 2014).

¹ MARCHIORI, Maria Ozzores. 2015. Um dia de Tropeiro. Governo do Paraná. Secretaria Municipal da Educação, Notícias Curitiba.

A dinâmica

2 PARALELO ENTRE O RIO E AS CIDADES

O Rio do Peixe começa sua história, antes de tudo, tomando o título de fronteira. Primeiramente entre estados e, por conseguinte, entre urbes. A partir de 1917, ambas as suas margens pertencem ao estado de Santa Catarina, à esquerda Herval (atual Herval d'Oeste), pertencente ao município de Campos Novos, e à margem direita a localidade de Limeira (atual Joaçaba), pertencente ao município de Cruzeiro.

Até a década de 1930, Joaçaba era uma pequena cidade sem significantes perspectivas de crescimento urbano e econômico; já Herval era guiada pela presença da via férrea - os trens levavam para o centro do País passageiros e a madeira que estruturou grandes obras que se destacaram na era pós-guerra. Nota-se aqui um fato atualmente pouco conhecido entre os moradores da região, o impulso 'desenvolvedor' desse território central entre as duas cidades inicia, sobretudo, no lado Hervalense. O Rio do Peixe norteia o processo de urbanização dessas vilas, porém, às suas próprias custas. Sua

ocupação foi desde o início predatória, exaurindo-se recursos naturais e descarregando poluição às suas águas. Segundo Frantz et al., "a própria construção da ferrovia previa a exploração da madeira como parte do processo de implantação, abastecendo os canteiros de obra e servindo de matéria-prima à construção dos núcleos habitacionais" (FRANTZ et al, 2009). Portanto, compreende-se que, apesar de seus fatores paisagísticos, o rio foi em grande parte de sua história tratado como instrumento, refletindo uma negligência que carrega-se pela história até hoje. A passagem sobre o rio era feita por um sistema de balsa e pequenas embarcações particulares, até que, em 1926, a construção de uma ponte ligando os municípios é promovida com o objetivo de integrar o leste e oeste do estado (QUEIROZ, 2008); a localização exata da ponte coincide com uma área de passagem mais fácil pelo rio, conhecida como 'passo' por aqueles que percorriam o território em tropas. Tal ponte,

inaugurada em 1930 e nomeada Eng. Emilio H. Baumgart, ficou reconhecida mundialmente como a primeira ponte de concreto construída em balanços sucessivos, sem escoramentos apoiados no terreno.

As cidades, agora efetivamente conectadas, passam a uma nova dinâmica de desenvolvimento, tendo a ponte como eixo condutor até o final da década de 1950. Por um curto intervalo na história, as cidades passam a fazer parte do mesmo município, Herval é integrada ao município de Joaçaba até sua emancipação em 1954.

Ao olhar estruturalmente esse território, têm-se que sua malha dividida em pequenas propriedades coloniais policulturas, herdada da atividade colonizadora, propiciou as bases para a implantação das primeiras indústrias - inicialmente condicionadas ao que era desenvolvido no campo (REGENSBURGER, 2006). Brevemente, a inicial ocupação por plantações passa à divisões em chácaras, resultando em lotes rurais que





A cidade de Herval d'Oeste e a Ponte Emílio Baumgart na década de 60.
Fonte: meiooeste.blogspot.com



Ponte Emílio Baumgart já levada pelas águas (1983).
Fonte: Rádio Catarinense



Ponte Emílio Baumgart em construção na década de 30.
Fonte: Eder Luiz



Linha ferroviária inundada em Herval d'Oeste (1983).
Fonte: Eder Luiz

em pouco tempo passam a ser urbanos. Essa inserção industrial se dá ao longo do Rio do Peixe e seus afluentes, também condicionada pelos aspectos geográficos do município - uma região de fundos de vale que apresenta grandes desníveis topográficos.

O desenvolvimento dessas 'cidades gêmeas', no entanto, começa a passar por uma deviação. As primeiras indústrias deram suporte ao aparecimento de outras - metalúrgica e mecânica -, na parte Joaçabense que é hoje central e urbana. Apenas uma década depois da construção da ponte, Joaçaba evolui à uma liderança industrial e comercial em todo o oeste catarinense. Neste período, toda a região do meio oeste registrou um processo gradativo de desmembramentos municipais e Herval d'Oeste emancipa-se em 30 de dezembro de 1953.

Joaçaba transforma-se rapidamente em município polarizador de sua microrregião em relação às economias vizinhas, "baseadas nas atividades primárias e infraestrutura econômica e social deficiente, bem como economias urbanas (indústria, comércio e prestação de serviços) pouco diversificadas (REGENSBURGER, 2006, p. 59). É importante ressaltar as entrelinhas desse processo de polarização do desenvolvimento, há a construção de um estigma social: o posicionamento da rede ferroviária na cidade de Herval d'Oeste provoca, de certo modo, um rótulo sobre a região como setor de trabalho 'menos nobre'. Considera-se isso sobre o fato de que o propósito da ferrovia foi mais voltado ao serviço industrial em comparação ao trânsito de passageiros. Essa região ferroviária pôde ser facilmente distinguida devido à presença de uma barreira natural: o Rio do Peixe - o qual

transforma-se, novamente, em uma nova forma de divisão territorial - agora socioespacial.

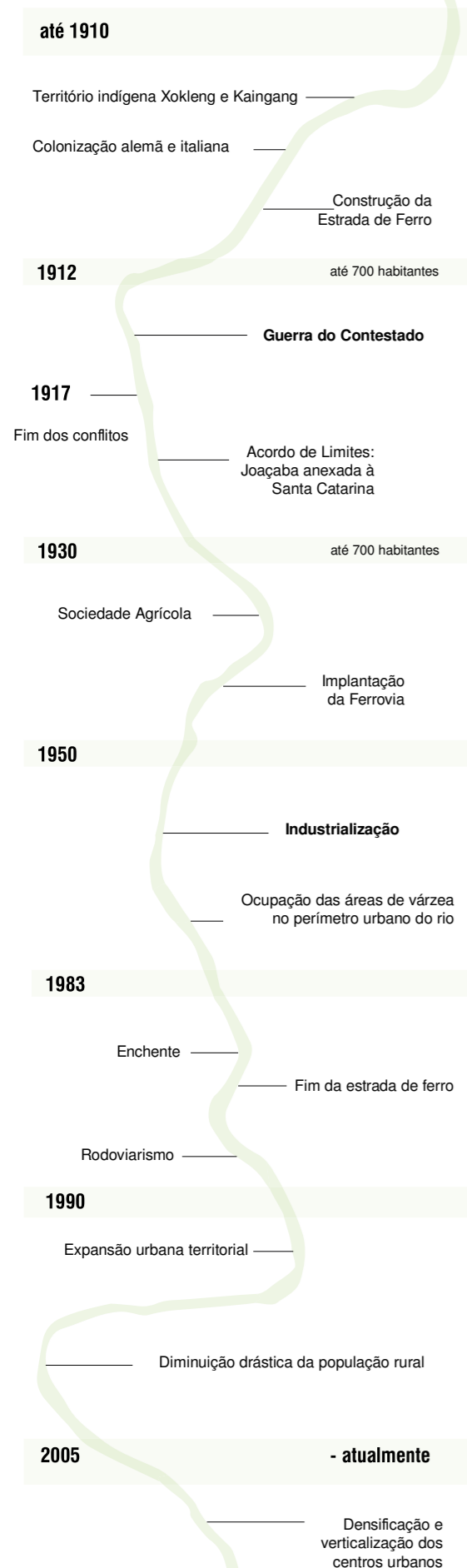
Com esse setor de trabalho deixado para o outro lado do rio, Joaçaba se coloca estrategicamente na sua inserção socio-política, justificando ao seu território a alocação de recursos industriais e equipamentos governamentais.

Aliás, este é um padrão que se repetiu ao longo do Rio do Peixe - cita-se Ouro e Capinzal, Piratuba e Ipira, Joaçaba e Herval d'Oeste: cidades gêmeas nas margens opostas do rio com um grande degrau de desenvolvimento socioeconômico entre si.

Até a década de 1950, o núcleo urbano de Joaçaba ficou concentrado em seu polígono central e na ocupação da várzea do Rio do Peixe e seu afluente Rio do Tigre, esgotando sua ocupação até a década de 1970. Na medida em que as indústrias se inseriam no tecido urbano, essas foram promovendo a expansão urbana. A cidade, agora dotada de características mais 'urbanas', passa a progressivamente a engajar empresas de diferentes setores, como o vestuário, nas décadas de 1970 e 1980

Conseqüentemente, os corpos d'água continuaram a perder seu espaço para a urbanização. E, independentemente de questões legislativas, essa forma de ocupação já deixa claro o caráter puramente instrumental e, progressivamente, circunstancial dado ao rio - ocupando-se de áreas ambientalmente sensíveis primeiramente em busca da proximidade com os recursos naturais e, posteriormente, a partir da consolidação de um centro urbano.

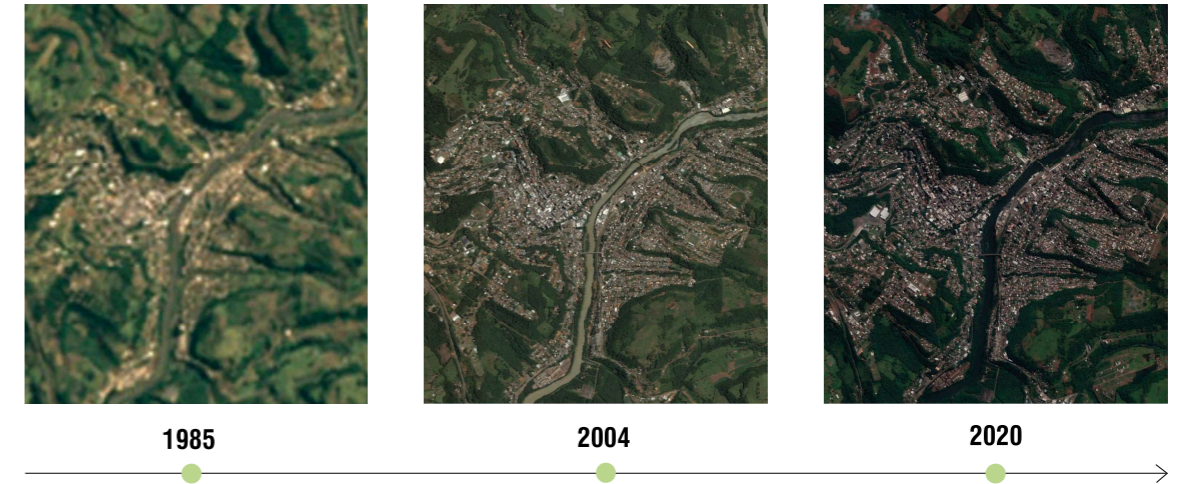
Em paralelo, a cidade também começa a avançar sobre as encostas dos morros, na época sem legislação ambiental muito rígida e clara. Assim,



até o final da década de 1980, os morros foram loteados e paulatinamente ocupados, de forma preocupante quanto à ocupação de encostas e a diminuição e fragmentação de áreas verdes (FRANTZ et al, 2009).

Esse processo de conversão do sistema ecológico natural em urbano acarretou diversos efeitos no meio ambiente. Em 1983, a região vivencia uma das maiores enchentes da história do sul do Brasil. O Rio do Peixe extrapolou seu leito e devastou seu entorno; muitos moradores ribeirinhos perderam suas casas e duas grandes pontes caíram: a Ponte Emílio Baumgart e a Ponte da Amizade - ligando Luzerna e Herval d'Oeste. Essa data carrega um significado histórico que vive no imaginário coletivo, a força de um rio que muda seu caráter, a imagem de destruição deixada, levando um dos principais símbolos do território - a Ponte Emílio Baumgart -, e a marca na história de muitas famílias. Destaca-se aqui a relevância desse episódio a partir dos resultados da pesquisa exposta no capítulo 4 deste caderno, onde revela-se que a percepção mais marcante de grande parte da população sobre o rio é ligada à narrativa histórica desse evento. É reconhecível que os problemas ambientais urbanos desse território são as próprias ações desenvolvidas historicamente no espaço urbano. O processo de inundação, que é considerado natural, agora lida com a pressão da poluição urbana e as condições de infraestrutura indevidamente impostas.

Esse momento também foi um marco importante para Herval d'Oeste com o fim do funcionamento da via férrea. Nos anos anteriores, a ferrovia já vinha passando por um processo de degradação e após o estrago ocasionado na enchente, a decisão de abandonar a linha foi tomada pela companhia ferroviária. Têm-se agora uma grande área industrial e logística abandonada em Herval



d'Oeste, tornando-se uma força motiz de decadência urbana nas suas proximidades. Nas décadas seguintes, Joaçaba, com muitos vazios urbanos, entra em um processo de sedimentação e de aumento de densidade. Com a mudança de caráter ativamente urbano do centro, muitas indústrias foram movidas para as áreas mais altas e remotas da cidade. Herval d'Oeste mantém uma única zona industrial central, concentrada na região imediata da ferrovia, justamente a área a ser aprofundada neste trabalho. Demais novas indústrias em Herval d'Oeste implantaram-se em locais mais remotos por questões logísticas ligadas ao setor primário.



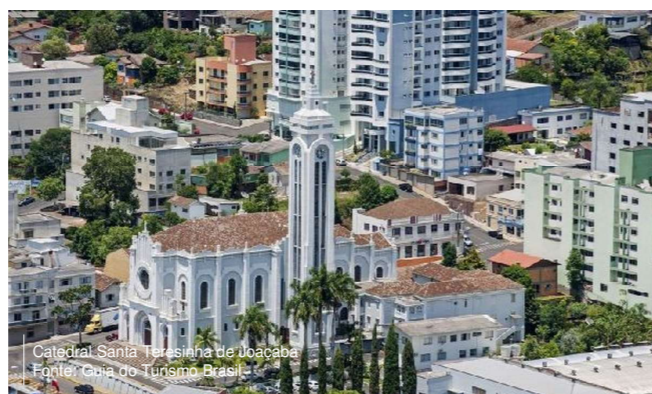
Ao analisar imagens áreas de 1985 e 2004 percebe-se que Herval d'Oeste expande mais sua área em direção aos morros, parcialmente com características informais, enquanto Joaçaba densifica mais sua ocupação inicial, com alguns loteamentos regulares em topos de morro. Ambas passam a progressivamente agregar áreas anteriormente rurais ao perímetro urbano, acarretando em uma diminuição drástica da população rural: em 1970 metade da população de Herval d'Oeste era rural; em xx esse número passou para xx. Já em Joaçaba, dois terços da população era urbana em 1970. Agora analisando período entre 2004 e 2020, Herval d'Oeste passa à mesma dinâmica de verticalização de Joaçaba, sem expandir sua área urbana em grande extensão. Atualmente, Joaçaba concentra o maior polo comercial da região, abriga a Universidade do Oeste de Santa Catarina (UNOESC), atraindo uma grande parcela da população jovem da região imediata, uma desenvolvida indústria metalúrgico-mecânica e explora, de certo modo, seu potencial turístico: está presente no corredor turístico denominado Rota da Amizade, juntamente com os municípios de Videira, Fraiburgo, Tangará,



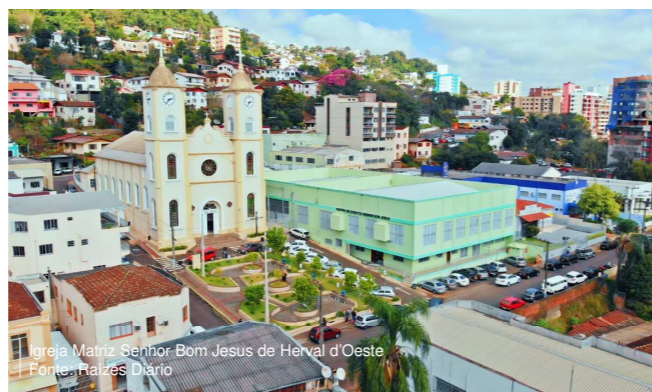
Monumento Frei Bruno; avista-se a cidade de Herval d'Oeste à esquerda e a cidade de Joaçaba à direita.
Foto: Marcelo Santos



Desfile de Carnaval na Av. XV de Novembro em Joaçaba
Foto: Rádio Catanduvense



Catedral Santa Teresinha de Joaçaba
Fonte: Guia do Turismo Brasil



Igreja Matriz Senhor Bom Jesus de Herval d'Oeste
Fonte: Raízes Diário

Trzeze Tílias e Piratuba; também se insere como município sede da Região Metropolitana do Contestado, instituída pela lei complementar estadual nº 571/2012, que reúne quarenta e cinco municípios do estado. Dentre as atividades mais atratoras está o monumento Frei Bruno e o monumento Nossa Senhora de Lurdes, que destacam a religiosidade como forma de tradição no município; o carnaval - desfile e blocos -, que atrai inúmeros visitantes em todas as edições e têm destaque nacional; além do artesanato e gastronomia.

Herval d'Oeste possui seu comércio desenvolvido de forma local e manteve sua indústria e principal atividade econômica voltada ao setor primário. Nota-se a ausência de Herval d'Oeste nos corredores turísticos, mesmo possuindo uma similar agenda dessa atividade em relação às cidades pertencentes - inclusive também abrigando o conhecido carnaval de blocos juntamente à Joaçaba.

A dinâmica entre as duas cidades é, portanto, marcada por uma certa 'divisão de setores'. A questão é que uma significativa parte da população ocupada de Herval d'Oeste realiza deslocamentos pendulares diários, grande parte à trabalho no município vizinho. Devido à esse fluxo, as cidades passam por um sério problema de mobilidade há anos, principalmente nos acessos que ligam as cidades (Ponte Jorge Lacerda e Ponte Emílio Baumgart). No Brasil, o termo cidade-dormitório costuma ser utilizado ao perceber uma dinâmica similar a essa em aglomerados urbanos. No entanto, não se trata simplesmente de áreas socialmente excluídas onde a infraestrutura está ausente e a população do município-sede se refugia via especulação



Engarrafamentos unilaterais na Ponte Emílio Baumgart.
Fonte: Eder Luiz.

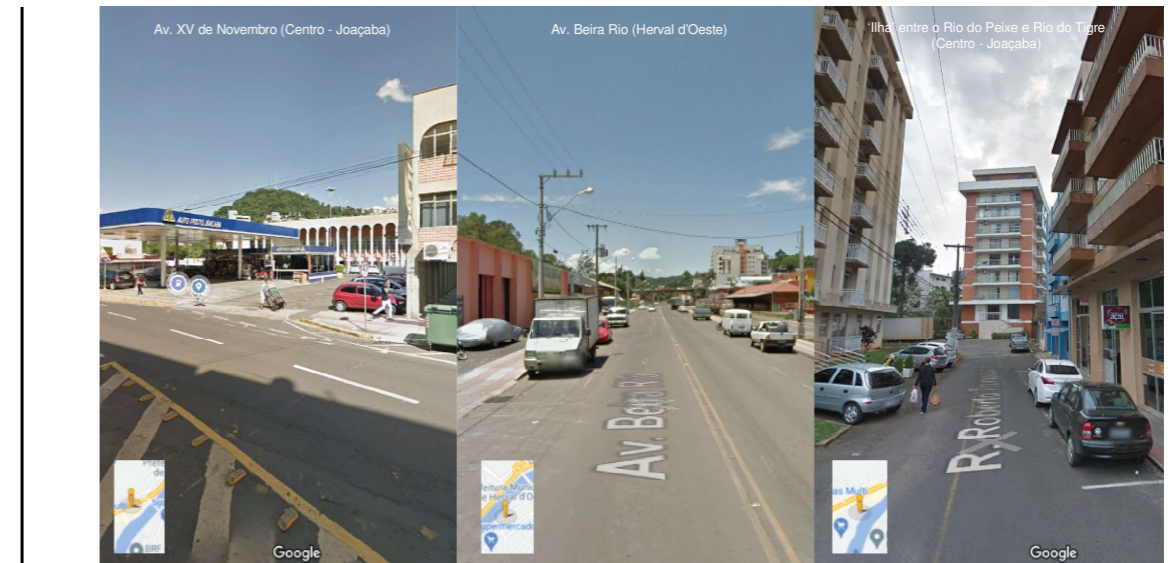
imobiliária. Herval d'Oeste tem se tornado cada vez mais heterogênea e plural, obteve um Índice de Desenvolvimento Humano acima da média nacional e acompanha o crescimento em sua unidade da federação, portanto o uso do termo "cidade-dormitório" não contribuiu para explicitar essa diversidade de situações.

Explorou-se, aqui, o processo de expansão urbana e as características dos setores da economia que moldaram essa região, a fim de trazer elementos importantes para reconhecer os desafios do planejamento e desenho urbano. No capítulo 4 é demonstrada a percepção geral da população sobre essa dinâmica, que resultou, de fato, muito além de comuta e outras inferências para além do modelo dicotômico de núcleo rico/periferia pobre. Por fim, há a necessidade de entender o papel de Herval d'Oeste à sombra de Joaçaba que, apesar da primazia polarizadora, representa uma intelegível integração do aglomerado urbano. Esse estudo se volta a pensar que um aumento de centralidades, e a modernização do território a partir de uma melhor costura nos proporcionaria a flexionar alguns consensos. E como de fato promover essa costura e integração desses territórios em desavença? A partir do principal elemento comum entre as duas cidades: o rio.

— A essência

3 VALORES E SIGNIFICADOS

É um entrave comum de cidades ribeirinhas que passam por um processo de expansão urbana e industrial garantir o seu desenvolvimento aliado à preservação de seus elementos naturais. Percebemos, a partir do histórico apresentado, a assolação dos recursos ambientais como um dos principais desafios desse meio urbano. Ao andar pelas cidades, a presença do Rio do Peixe é deveras afastada. Na imagem ao lado, três regiões ribeirinhas foram selecionadas para retratar como a presença do rio, em alguns pontos, é sequer perceptível. Não só há uma intensa ocupação das margens, como tranforma o rio em fundo de lote. Nos casos onde a ocupação não obstrue o contato com o rio, a topografia cria barreiras, tornando-o inacessível. A preservação da qualidade e integridade do Rio do Peixe, em especial aos suas margens compreendidas em espaços urbanos, é uma condição a ser superada além da questão ambiental, mas também social. Acredita-se que

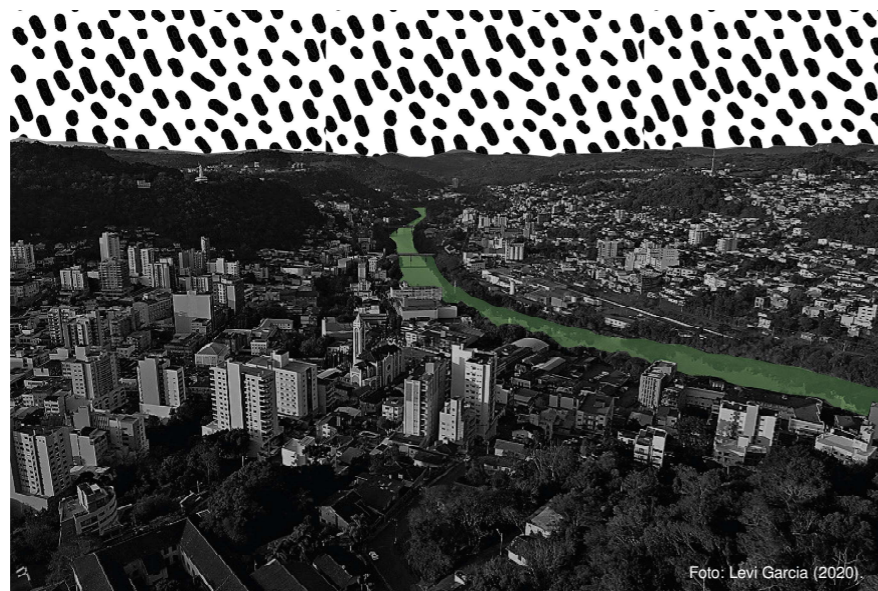


criando um maior contato, cria-se motivações à uma maior consciência e educação ambiental. As novas gerações de Joaçabenses e Hervalenses, assim como eu, crescem ouvindo antigas histórias sobre a ferrovia que contornava o rio, sobre as diversas atividades entre nadar, pescar e brincar que muitos relatam. Hoje, o que vivemos dificilmente passa de uma conexão visual diária ou do espanto nos dias em que o rio extrapola seu nível. Em geral, sempre foi muito nítida a falta de opções de lazer na cidade. O espaço utilizado para caminhadas e corridas é o circuito 'entre pontes' - delineando as margens do rio e ambos os centros urbanos - mesmo com estrutura de calçadas fragmentadas e pouco amigáveis. Recentemente, Joaçaba inaugurou seu Parque Central, que fornece agora uma opção de lazer aos Joaçabenses. É nítido perceber, a partir da alta taxa de utilização do parque, como os moradores estavam 'sedentos'

por um espaço público estruturado na cidade. No entanto, percebe-se que todas as soluções acerca de espaços públicos são muito pontuais e não contribuem para um melhoramento global da cidade, ignorando parcialmente as demandas dos fluxos principais e as demandas ambientais - não integrando o Rio do Tigre ao parque, mesmo estando quase às suas margens. O rio e seu entorno imediato mostra-se, então, como um espaço que permitiria uma coordenação das atividades urbanas com suas demandas reais de fluxos, criando as condições necessárias ao desenvolvimento de atividades sociais, ambientais e turísticas. É ao mesmo tempo espaço socialmente integrador e simbólico, que desperta memórias e une a população em um mesmo sentimento de importância e pertencimento. No capítulo 4 explora-se a visão coletiva sobre esse panorama entre rio e espaço público, bem como seus valores e significados.

Capítulo 3.

CARACTERIZAÇÃO

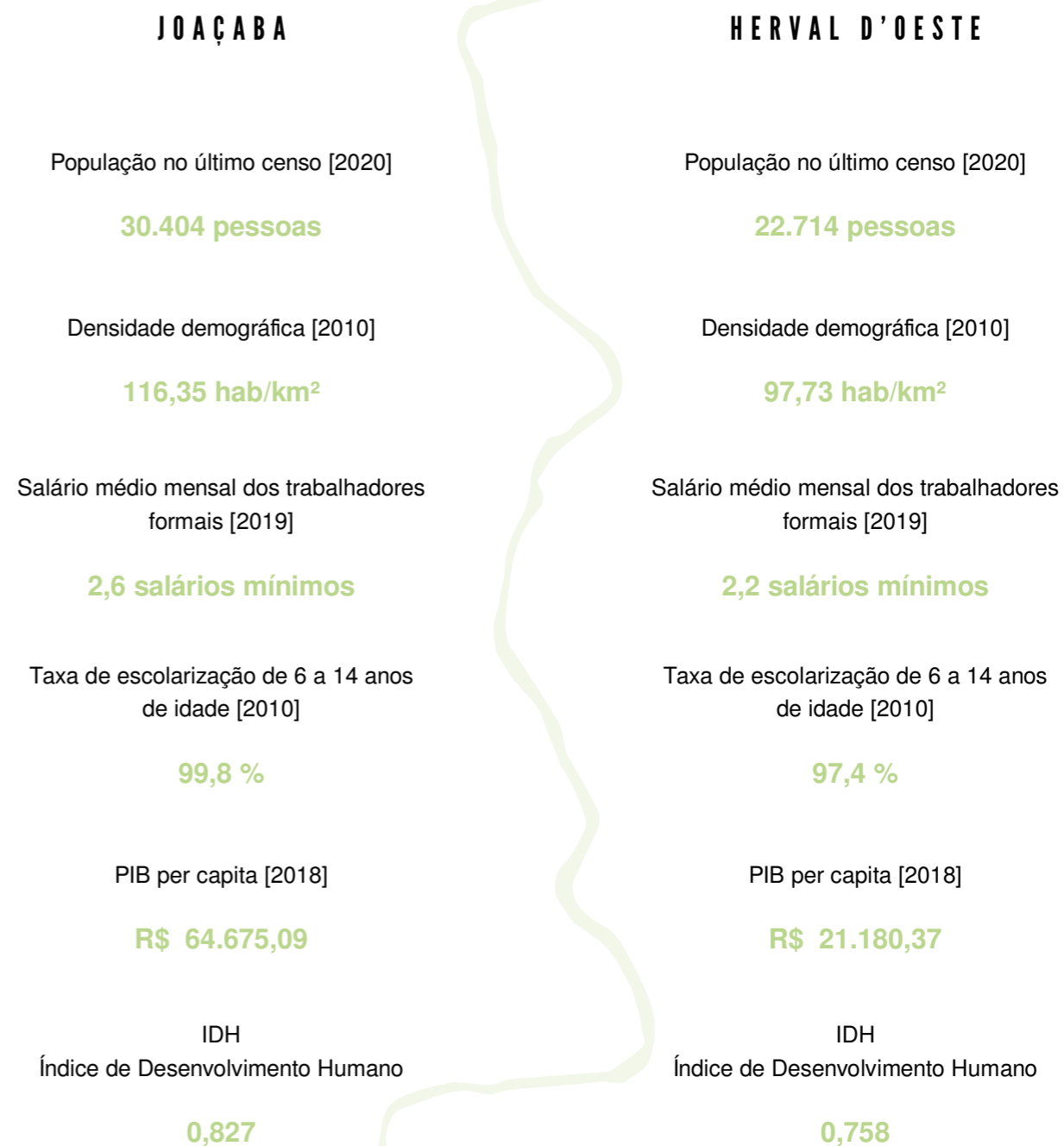


O aglomerado urbano de Joaçaba, Herval d'Oeste e Luzerna somam uma população de aproximadamente 60 mil habitantes. Joaçaba é o município sede da Macrorregião Meio Oeste; essa macrorregião ocupa uma posição de destaque no setor primário catarinense. Cerca de 84,13% da área desta região encontra-se com usos antrópicos, com presença de áreas de cultivo, pastos, área com atividades de mineração e reflorestamento com espécies exóticas, indicando a intensa atividade humana na região. Ambas as cidades de Herval d'Oeste e Joaçaba apresentam índices de desenvolvimento humano acima da média brasileira, com Joaçaba em

destaque ao atingir o oitavo melhor IDH do Brasil, ou seja, nas dimensões de renda, educação e saúde.

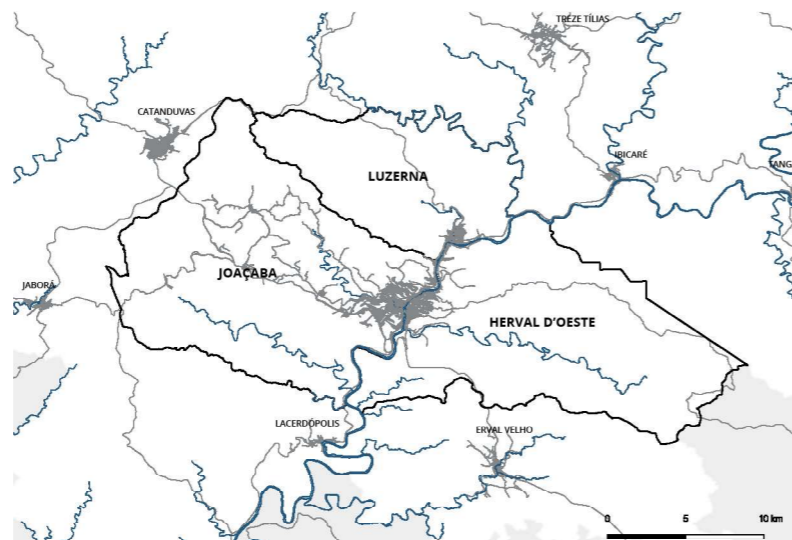


A taxa de crescimento médio anual de Joaçaba é de 1,35% e de Herval d'Oeste 1,5%. Ao lado, apresenta-se uma visão geral dos principais índices urbanos em comparação.



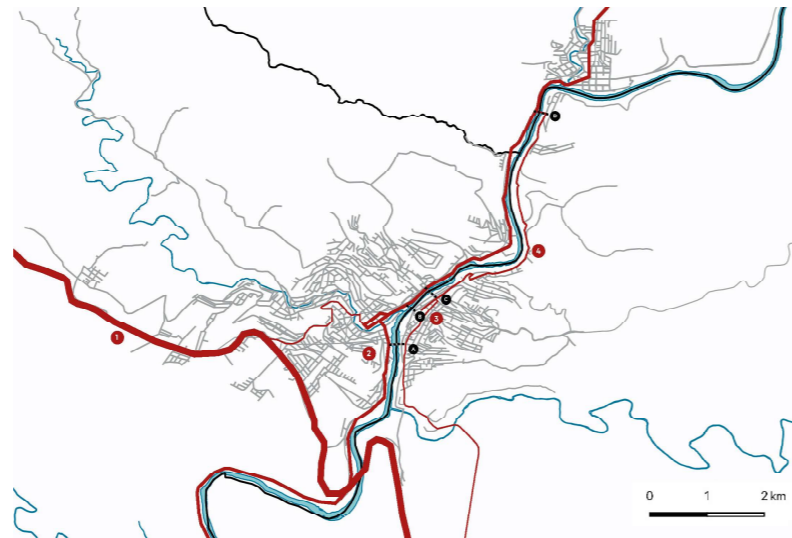
1. Localização

O recorte do Vale do Rio do Peixe aqui em foco localiza-se na conurbação urbana entre as cidades de Joaçaba, Herval d'Oeste e Luzerna.



2. Fluxos

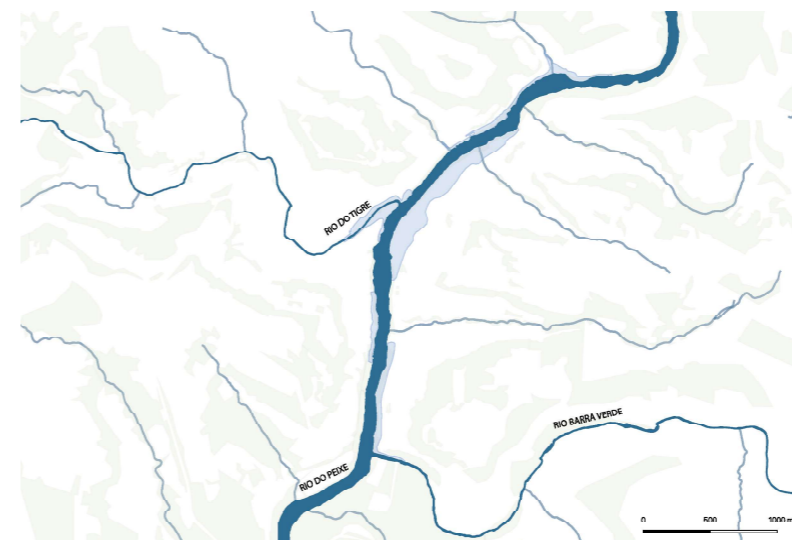
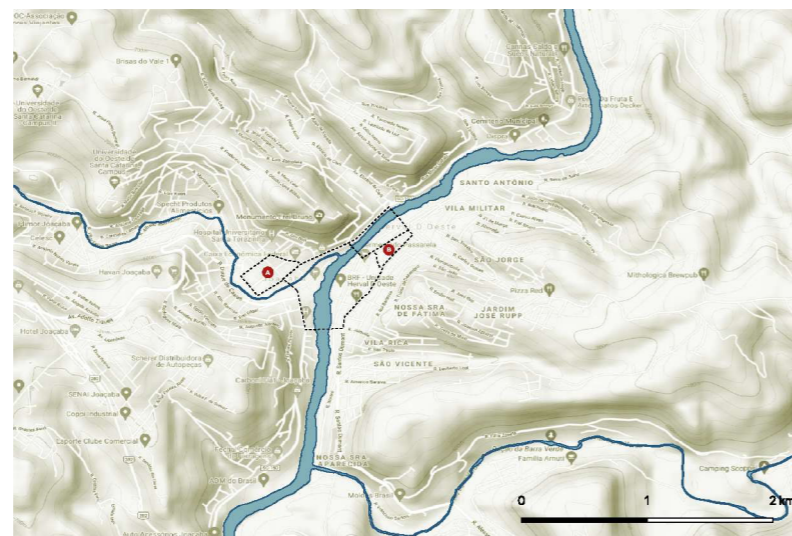
O principal acesso à Joaçaba e Herval d'Oeste se dá pela BR-282 (1) no sentido leste-oeste. A malha viária interna dessas duas cidades é fechada nas suas áreas centrais e flui entre as pontes (A) Emílio Baumgart, (B) Jorge Lacerda e a passarela (C) Atilio Pagnoncelli; que conectam a Av. Santa Terezinha (2) à Avenida Santos Dumont (3). O principal fluxo entre Joaçaba e Luzerna se dá pela (2) SC-150 no sentido norte-sul, composta da Avenida Caetano Branco ao norte e Avenida Santa Terezinha ao sul; O acesso entre Herval d'Oeste e Luzerna se dá pela (4) Rua Nereu Ramos, conhecida como 'Rodovia do Ovo'. As cidades conectam-se pela (D) Ponte da Amizade.



3. Interdependências

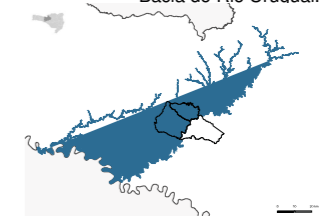
A avenida central de Joaçaba conecta-se diretamente com a avenida principal do centro de Herval d'Oeste, formando um circuito entre pontes.

Tal circuito engloba tanto o centro histórico de Joaçaba (A), quanto o centro fundador de Herval d'Oeste (B); essas áreas são as mesmas que concentram a maior atividade comercial e densidade habitacional pela verticalização.



4. Hidrografia

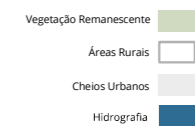
Os principais corpos d'água no recorte urbano são o Rio do Peixe (1) e seus dois afluentes, o Rio do Tigre (2) e o Rio Barra Verde (3). A Bacia do Rio do Peixe (mapa abaixo) faz parte da Bacia Hidrográfica do Rio Uruguai. Essa sub-região do Vale do Rio do Peixe é que apresenta maior concentração populacional e maior PIB per capita da parte nacional da Bacia do Rio Uruguai.



5. Cobertura Vegetal

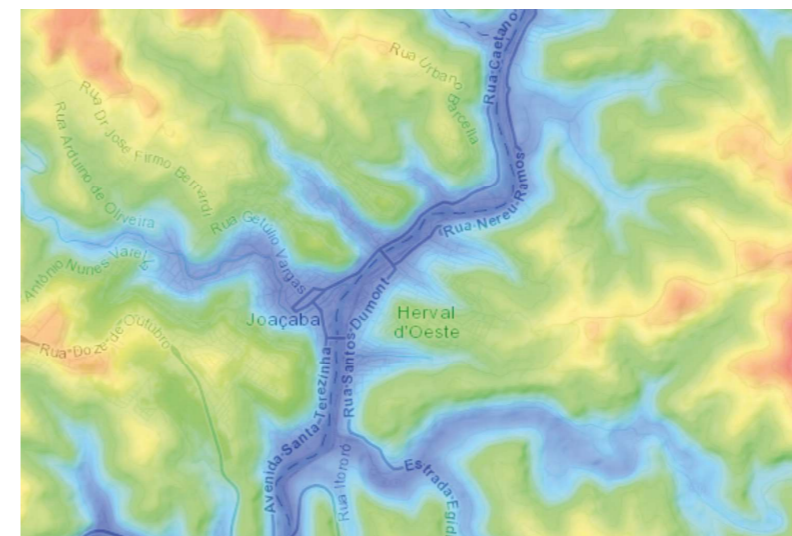
Apenas 13,19% da área total da Bacia do Rio do Peixe apresenta cobertura vegetal nativa - predominantemente Floresta Ombrófila Mista; 84,13% encontra-se sob uso antrópico. Há uma expressiva presença de mata secundária/reflorestamento (PERH/SC, 2017).

Em Joaçaba 66,1% das vias públicas são arborizadas, já em Herval d'Oeste a porcentagem é de apenas 16,7% (IBGE, 2010).



6. Topografia

A região da Bacia do Rio do Peixe apresenta grande parte de sua área (40,7%) com relevo tipo fortemente ondulado. (ECOPLAN, 2008). Esse recorte é uma região de fundo de vale, apresentando aclives acentuados e grandes intervalos entre elevações de altura.



7. Base Fundiária

A morfologia urbana predominante é composta por lotes urbanos convencionais. Lotes urbanos de dimensões um pouco maiores são encontrados no centro de Joaçaba. Grandes glebas rurais vêm sendo parceladas para loteamento em regiões industriais mais remotas do centro. Lotes irregulares compõem, em sua maioria, em áreas de APP de declividade ou às margens do rio.



8. Forma Construída

O centro de Joaçaba e seu entorno imediato conforma grãos maiores e uma região bastante verticalizada. Os grãos maiores vistos ao adentrar os morros conformam a área industrial e a região universitária.

Herval d'Oeste possui grãos maiores às margens do Rio do Peixe, correspondentes à edificações industriais e também uma recente verticalização. A sua ocupação que adentra o território conforma grãos menores (unifamiliares) que ocupam-se conforme a topografia.



9. Infraestrutura

Joaçaba possui Esgotamento sanitário adequado em 84,4% de seu território, enquanto Herval d'Oeste apresenta 89,7%. O abastecimento de água é fornecido perto da totalidade de ambos os territórios. Ambos os sistemas são integrados entre as cidades de Joaçaba, Herval d'Oeste e Luzerna.

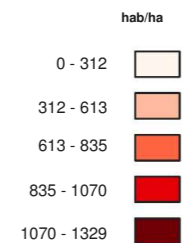
A poluição do Rio do Peixe é majoritariamente devido à atividade industrial. De todo modo, uma significativa parte do sistema de esgotamento nas cidades é individual, principalmente em áreas informais, não se obtendo garantia total sob a prevenção de poluição de lençóis freáticos e rios.

— Rede de distribuição de água
— Rede de estogo sanitário



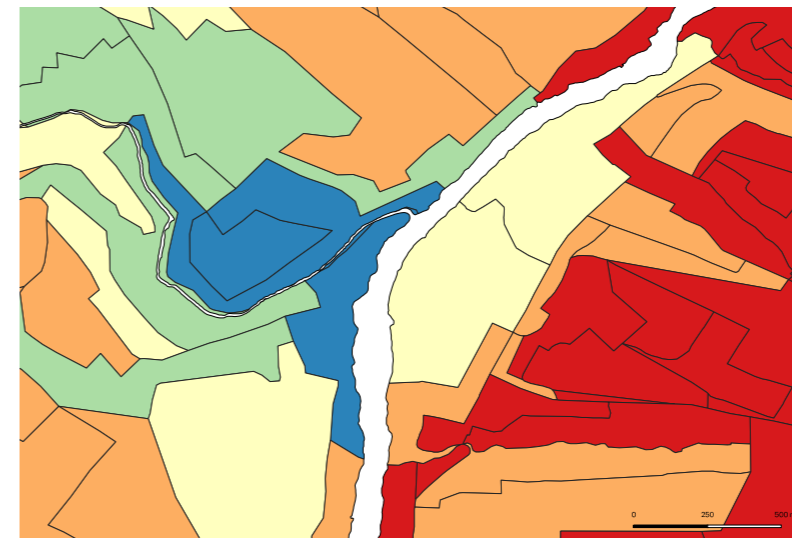
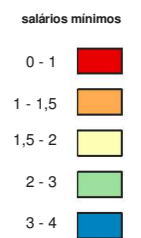
10. Densidades

É possível caracterizar as áreas informais como as mais densas ao comparar com mapa 12 nesta mesma página. Os maiores pontos comerciais possuem densidades mais baixas pelo seu caráter, apesar da alta verticalização. A área de intervenção deste trabalho encontra-se em uma região de densidade média a alta.



11. Renda

Enquanto Herval d'Oeste apresenta apenas rendas baixas e médias, Joaçaba apresenta uma concentração maior de rendas mais altas.



12. Áreas Informais

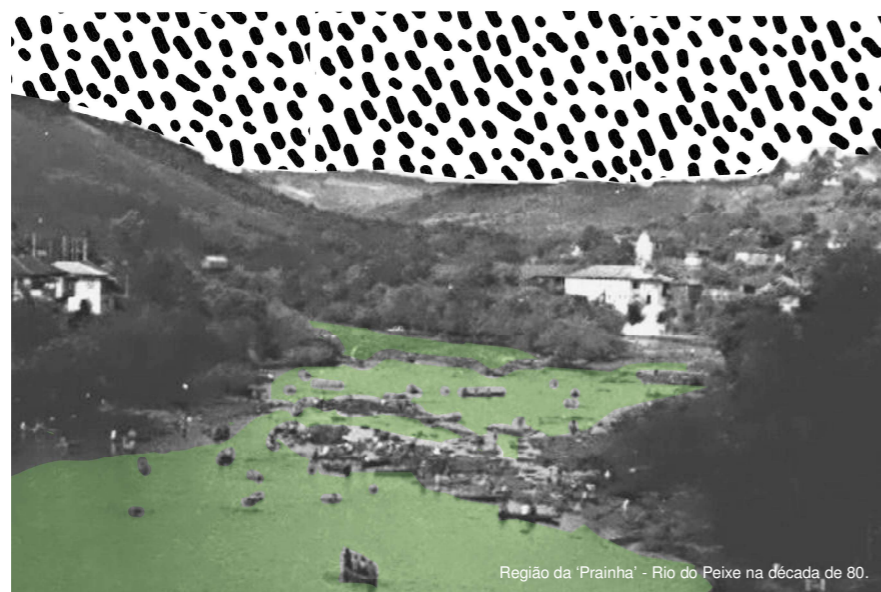
Essas áreas surgem, em sua maioria, a partir de um processo fruto de ocupação espontânea e desordenada de terra anteriormente rural e transformada em urbana a partir de um rápido processo de expansão territorial, sem observância aos marcos legais e urbanísticos. Percebe-se isso devido à proximidade dessas áreas com a região rural, que também foi parcialmente transformada em distrito industrial. É comum que nessas áreas as pessoas até possuam o título de um terreno, mas a construção não segue nenhum tipo de regra ou padrão.

Regiões Informais



Capítulo 4.

PESQUISA QUALITATIVA



Para que esse trabalho reflita de uma forma plural esse território, obteve-se dados qualitativos como composição de um mosaico de vivências e percepções a partir de um questionário online, realizado em Abril de 2021. O questionário consistia de dezessete questões semiabertas categorizadas em três partes principais: dados sócio-demográficos (sexo, idade, local de residência e duração da residência) e geográficos (relações de interdependência entre as cidades); relações entre o rio e identidade pessoal; qualidades percebidas da paisagem, tanto fluvial quanto urbana, e avaliação de potencialidades. Para cada item, os

respondentes indicaram em que grau identificavam-se com afirmações. No total, participaram 245 correspondentes.

- Os entrevistados do sexo feminino foram mais prevalentes do que os do sexo masculino (66.4% e 33.6%, respectivamente);
- Os grupos etários têm prevalência da faixa de idade entre 30 e 59 anos (52.9%). As outras faixas etárias foram distribuídas da seguinte forma: 12-18 (2.5%), 19-30 (28.5%), e acima de 60 anos (16.1%);
- A cidade com maior representatividade foi Joaçaba (56.2%), seguida da cidade de Herval d'Oeste (21.1%). As mais representadas no entorno imediato

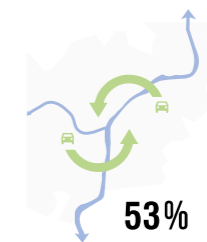
foram Luzerna (6.2%), Treze Tílias (5%), Capinzal (1.2%). Além dessas, cidades de Santa Catarina, Paraná e Rio Grande do Sul também compuseram o quadro geral, referente aos antigos habitantes do Vale do Rio do Peixe que se propuseram a participar.

- O local de moradia da maioria dos entrevistados é a região central da conurbação, consistindo os bairros Centro de Joaçaba e Centro Herval d'Oeste, com 43% das respostas.

Parte 1. Primeiramente, busca-se entender os fluxos e as interdependências entre as cidades e seus habitantes.

A maioria (53%) dos correspondentes relatam visitar as cidades vizinhas em uma frequência intermediária à alta (de 3 a 7 dias por semana). Dentre esses, 15,2% visitam todos os dias e 4,9% mais de uma vez por dia todos os dias. As cidades mais visitadas ficam bem equilibradas entre Herval d'Oeste e Joaçaba, com 43,4% e 45,9%, respectivamente. Portanto, mesmo Joaçaba sendo o polo da região, o fluxo de movimentação também se dá para o lado de Herval d'Oeste. Isso em razão de que as motivações desse fluxo vão além de comuta e comércio, incluindo também atividades pessoais, lazer e esporte, visitas a familiares e amigos; ou seja, uma dinâmica mais rica e menos pontual. Por isso é difícil definir Herval d'Oeste como cidade-dormitório, mesmo apresentando movimentos pendulares diários.

A dinâmica desse fluxo resulta em um sistema problemático de mobilidade, considerando que 88,18% das pessoas relataram utilizar apenas transporte motorizado individual. Outros modais mostraram porcentagens pequenas, 16,8% locomovem-se a pé; 3,7% por transporte



visitam a cidade vizinha em uma frequência **média a alta** (3-7 dias por semana).



83% dos correspondentes utilizam apenas **transporte individual motorizado**.



32% afirmam que uma requalificação das margens do Rio do Peixe os faria **repensar seu modo de locomoção**.

coletivo; 3,45% utilizam transporte motorizado individual compartilhado; e apenas 1,6% utilizam bicicletas. Têm-se, então, uma cidade em que suas vias públicas cedem todo o seu espaço para os automóveis; sérios engarrafamentos e baixa infraestrutura para qualquer outro modal de transporte - seja ele coletivo, ciclovitário ou petonal. Apesar da topografia acentuada, nas áreas centrais o potencial de caminhabilidade entre os dois centros urbanos é enorme. Além disso, áreas centrais conectam-se bem com os demais bairros, fornecendo assim uma estrutura que reflete positivamente muito além da região de implantação. Um terço dos correspondentes confirma essa proposta, afirmando que repensariam seu modo de locomoção com uma qualificação do espaço urbano às margens do rio.

“A primeira lembrança é ter visto um menino se jogando, por lazer, junto dos amigos em pleno meio dia. Depois as curiosidades que eu tinha sobre a cheia e como acompanhamos a questão das chuvas através da situação do Rio.”

“Sua presença é muito agradável, desde a paisagem até a energia que nos passa e história de antepassados.”

“As enchentes durante o período que morei em Herval d’Oeste foram marcantes. Bem como, final da década de 80 e início de 90 quando pelas manhãs percebíamos uma espécie de poluição tipo uma camada de espuma parecendo sabão em pó sobre o rio abaixo da Ponte Jorge Lacerda, era muito triste. Lembro dos pescadores em pequenos barcos de madeira e crianças se banhando ao final das tardes nos locais mais baixos, sem notarem perigo afogavam-se em poços ocultos nestas margens... lembro da cantoria das saracuras...”

“Fez parte da minha infância, onde íamos nos domingos tomar banho, andávamos de lancha e bote, foram tempos de muita felicidade!”

“Lembro do quanto limpo e despoluído era o Rio do Peixe. Nos finais de semana as famílias se reuniam para picnic e banhos em sua margem.”

“A triste lembrança das enchentes, seus estragos. Em período de estiagem, a percepção das pedras do rio. As músicas criadas pelo grupo Sabor de Pitanga, que remontam histórias deste rio: Rio acima a canoa subiu, com seu nome desceu, e desapareceu...”

“Quando eu estudava no IFC Luzerna (que fica perto do rio) eu ficava olhando pela janela e admirando ele e a natureza em volta. Era uma vista incrível. Além disso, nos intervalos de aula, eu e meus amigos íamos até a margem do rio para descansar e relaxar.

Tenho lembrança das enchentes que foram muito violentas. Tenho medo de que possa acontecer de novo.”

Parte 2. A seção seguinte do questionário busca entender a percepção dessa parcela de habitantes sobre as duas cidades. Quase três quartos dos correspondentes afirmam perceber Joaçaba e Herval d’Oeste como uma cidade só. Apesar disso, 20,1% afirmou ter uma imagem negativa de Herval d’Oeste, comparada à apenas 2,9% que afirmaram o mesmo sobre Joaçaba. Do mesmo modo, 73% afirma ter uma imagem positiva de Joaçaba, enquanto apenas 29,9% afirma o mesmo sobre Herval d’Oeste. É interessante ressaltar que 63% afirmou que se sentiria beneficiado com melhorias na infraestrutura em qualquer uma das cidades. Portanto, mesmo acima de uma certa ideia de unidade, percebe diferenças sociais e de infraestrutura entre as duas cidades; mas uma melhoria no ambiente urbano de uma parte reflete na população como um todo.

Parte 3. A terceira seção do questionário se volta a explorar o significado do rio para a população. 75% considera o Rio do Peixe um símbolo da região e quase metade dos correspondentes consideram o Rio do Peixe importante para si, considerando sua presença cotidiana e memórias de vida. Apenas 2,5% afirma não ter qualquer tipo de conexão com o rio, e 4,5% não sabe muito sobre o que o rio fornece a si ou à comunidade.

Também foi medida a avaliação dos entrevistados sobre a revitalização da orla dos referidos rios urbanos, permitindo que os entrevistados assinalem suas visões sobre o impacto esperado na paisagem em termos de funcionalidade, atratividade, acessibilidade e segurança. Quase dois terços dos entrevistados consideraram as margens do Rio do

Peixe uma região muito atrativa para atividades recreativas (64%). Mesmo as pessoas que não residem nas frentes ribeirinhas apresentaram 49%*. Sua participação nesta pesquisa mostra que o interesse geral no desenvolvimento da orla ribeirinha da cidade não se limita apenas aos que usam ativamente a orla da cidade; os demais também estão interessados no desenvolvimento da orla, devido ao seu significado para toda a cidade. Quase um quinto dos entrevistados já usa ativamente as orlas do Rio do Peixe para atividades ao ar livre e 75% afirma que faria uso de espaços públicos ao longo do rio para lazer e atividades esportivas, quando revitalizados. Além do uso ocasional, uma grande parcela (56%) afirmou que uma revitalização faria sua caminhada cotidiana mais agradável, ou seja, fortalecendo a estrutura e escolha de modos de transporte ativos.

Apesar do baixo valor preditivo, os resultados mostram algumas correlações interessantes. Tanto pessoas mais velhas quanto mais jovens tiveram uma atitude mais positiva em relação à uma intervenção de qualificação do rio e suas margens. Pessoas mais velhas possuem mais vínculo ligado à memórias, mas pessoas mais jovens ainda relatam certo vínculo pelo cotidiano e uma inclinação à utilização de suas margens, mesmo sem estrutura atualmente. As pessoas que se mudaram para a região mais tarde na vida também apresentaram vínculo em relação ao rio em comparação com as que nasceram na área. Apenas 2% mostraram uma atitude mais negativa em relação à revitalização, já 6,61% demonstraram preocupação com sua manutenção.



5 entre 10 pessoas percebem Joaçaba e Herval d’Oeste como uma cidade só.

70%

Mesmo assim, quase 70% afirma notar **diferenças sociais e de infraestrutura** entre as cidades.

75%

Consideram o Rio do Peixe um **símbolo da região**.



75%

afirmam que uma requalificação das margens criaria um **espaço de lazer do qual eles fariam uso**



apenas **13%** relataram **não se sentirem seguros** às margens do rio.

* Consistem nos bairros: Contestado, N. Senhora de Lourdes, Jd. Cidade Alta, Tobias, Monte Belo, Boa Vista, Vila Pedrini, João Paulo II, Anzolin, Jardim Lindóia, Cruzeiro do Sul).

A identidade com o lugar se refere às “dimensões pessoais que definem a identidade pessoal do indivíduo em relação ao ambiente físico por meio de um padrão complexo de ideais conscientes e inconscientes, crenças, preferências, sentimentos, valores, objetivos e tendências comportamentais e habilidades relevantes para este ambiente” (trans. RAYMOND et al., 2010, p. 423).

Já a dependência do lugar é definida em termos do valor funcional atribuído pelos indivíduos a ambientes específicos, portanto referindo-se às pessoas que demonstraram maior racionalização ao perceber sua relação com o rio (KYLE et al., 2004).

O vínculo social se refere às relações sociais significativas e experiências compartilhadas, onde você mora ou quando participa de atividades sociais ao ar livre. Portanto, leva a ideia de que “se relacionamentos sociais significativos ocorrem e são mantidos em ambientes específicos, então também deve ser provável que esses ambientes compartilhem algum desse significado, visto que fornecem o contexto para esses relacionamentos e experiências compartilhadas” (trans. KYLE et al., 2005, p. 156).

Por fim, o vínculo narrativo refere-se justamente aos significados culturais e históricos das paisagens do rio que constroem uma narrativa, refletindo a história do lugar e sua relação com as pessoas. Segundo Burley et al., 2007, p. 351, “essas narrativas produzem a estruturação do significado gerado a partir da identidade para produzir o que sobre o lugar é mais saliente para nós”.

Dois itens descritivos foram incluídos na dimensão de identidade pessoal com o local, possibilitando que histórias, lembranças e/ou qualquer outra forma de expressão fosse compartilhada. A análise destas respostas foram embasadas a partir de quatro conceitos emprestados do campo das ciências sociais e comportamentais: identidade do lugar, dependência do lugar, vínculo social e vínculo narrativo. Além destes, um item ‘noções de segurança’ foi adicionado para identificar a percepção de risco e outros preconceitos acarretados pelo histórico de enchentes.

A partir deste embasamento teórico, conseguiu-se diferenciar principalmente relações que são de natureza simbólica (identidade com o lugar) ou funcional (dependência), separando reais experiências de interação da comunidade com o ambiente (vínculo social) de relações mais cognitivas sobre a paisagem e história (vínculo narrativo). Também assinalando expressões condicionantes como o fator de risco e sentimento de segurança.

Vale notar que, neste trabalho que aqui apresento, tais conceitos não foram desenvolvidos em medições estatísticas, mas em uma simples determinação de convergência, atribuindo singularmente a maior compatibilidade de cada resposta descritiva recebida no questionário a um dos conceitos aqui apresentados. Portanto, como uma construção teórico-empírica própria.

Nas duas respostas descritivas o **vínculo narrativo - ou seja, relações mais cognitivas sobre a paisagem e história - representou a maioria das expressões** (cerca de 40% em ambas), principalmente devido às referências à grande

enchente de 1984 que vive na lembrança coletiva e o reconhecimento da paisagem do vale como elemento de beleza e estruturador de sua história.

Em segundo lugar, a identidade com o lugar (com 18% e 25% das respostas descritivas), indicam um apego pessoal, onde pessoas se descrevem em relação ao rio como parte de sua identidade - determinado principalmente pelo uso da primeira pessoa do singular em sua descrição do rio.

Aproximadamente **um sexto dos entrevistados voltaram seu olhar à uma percepção do rio mais racionalizada** e na mediação de seus impactos, portanto, ligados ao conceito de **dependência do lugar**. Nesse âmbito, os entrevistados levantaram questões como a qualidade real da água, sua utilização prática, como o uso doméstico, e seus impactos diretos sobre o rio. Também demonstraram consciência sobre a responsabilidade de preservá-lo.

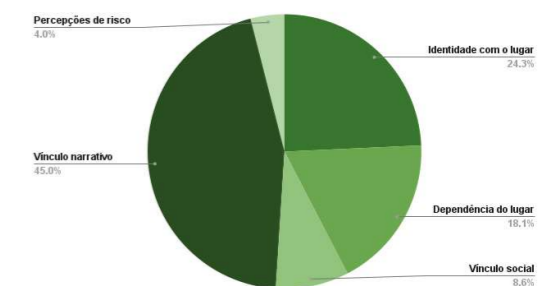
O vínculo social representa menor número, pois inclui somente o grupo que citou ter experienciado atividades sociais no dito espaço, descrevendo a atividade e local. Portanto, entende-se que as experiências e atividades no rio são limitadas.

Conclusões:

Um lugar para histórias e narrativas locais

Este estudo examinou as qualidades da paisagem percebidas entre os residentes do Vale do Rio do Peixe e como elas podem informar suas percepções de uma revitalização planejada no rio. Os resultados dessa pesquisa são densas contribuições à ênfase do lugar como um

Relações de apego ao lugar



ambiente social nas respostas dos residentes à revitalização do rio e sua orla. Em segundo lugar, de modo a desenvolver e testar uma dimensão de vínculos para explicar o papel das narrativas e da história local no apego dos residentes à paisagem do rio.

Os resultados indicam que há um vínculo social significativo entre os residentes e o rio e pode-se concluir uma avaliação positiva acerca de uma mudança planejada da paisagem.

A partir das informações recolhidas, segue-se esse trabalho com o ideal que uma restauração do rio, além da recuperação de uma melhoria das condições naturais e benefícios associados para os residentes (por exemplo, recreação, saúde), cria-se oportunidades para reforçar ou desenvolver uma identidade comunitária.

Ponto aqui que esta pesquisa apresenta limitações. Estudos futuros precisam levar em consideração a heterogeneidade cultural, bem como outros métodos quantitativos que aqui também são limitados para revelar as complexidades da relação entre pessoas e lugares sujeitos a mudanças.

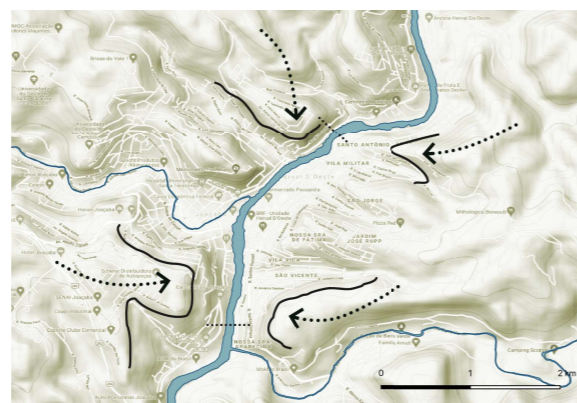
Capítulo 5.

ANÁLISE MACRO



Neste capítulo é feita uma análise espacial da região em questão, a fim de compreender a dinâmica atual, levantar os principais problemas e as potencialidades do recorte nas dimensões ambientais e urbanas.

O recorte da escala Macro é delimitado pela topografia, especificamente os quatro maiores morros que estrangulam a ocupação urbana (imagem ao lado), portanto, dentro do limite concentra-se uma única dinâmica urbana. Esse recorte é dividido em quatro setores, consideram as áreas

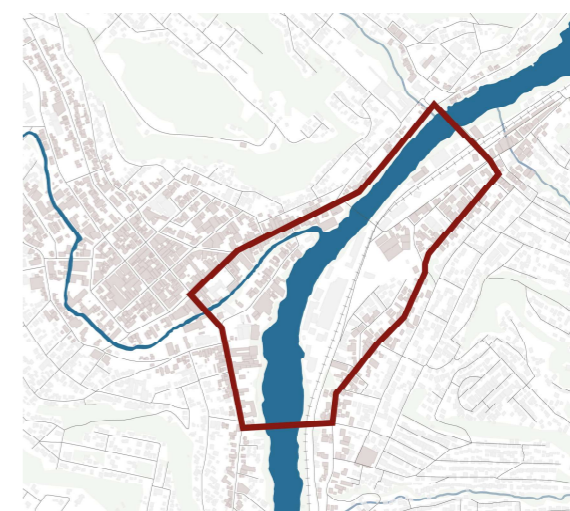
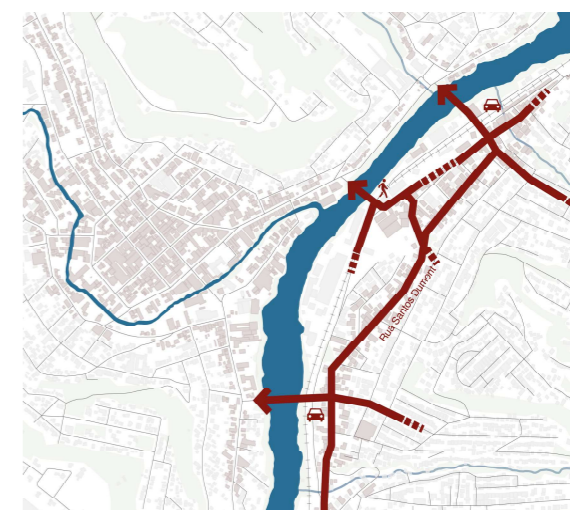
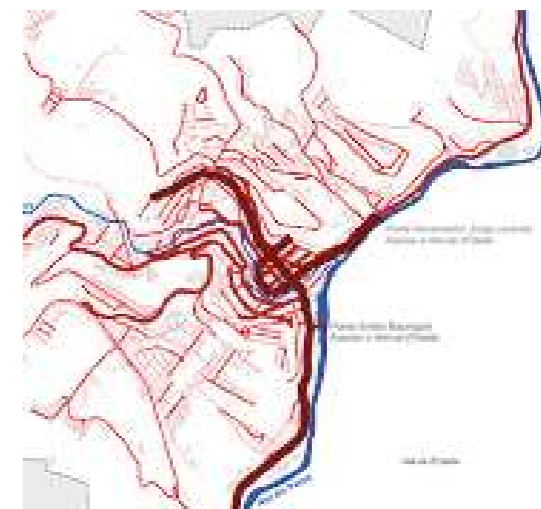


com caráter de conjunto. As problemáticas encontradas são diversificadas, porém todas refletem na qualidade de vida e do espaço público em ambos os municípios, tornando a cidade cada vez menos um local de usufruto da população.

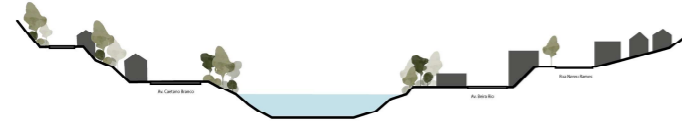
Primeiramente é feita a análise da relação de fluxos e interdependências entre as duas cidades. A partir do mapa de movimentos e destinos diários da Prefeitura de Joaçaba (imagem 1, ao lado) fica clara a linha de maior fluxo no polígono central e nas avenidas mais próximas ao rio, as quais se conectam a Herval d'Oeste pelas duas pontes - locais de grande trânsito, como já exposto anteriormente. A linha forte de fluxo que adentra o município Joaçabense se trata do fluxo da Universidade do Oeste de Santa Catarina, localizada na parte mais alta da cidade. Acima desse mapa pode-se discutir como o estudo de mobilidade se torna fragmentado ao olhar apenas em um limite municipal. Portanto, no mapa ao lado (imagem 2), são esquematizados os principais fluxos/ acessos em direção à cidade vizinha a partir de Herval d'Oeste. O principal elo interno do fluxo hervalense é a Avenida Santos Dumont.

No geral, os fluxos entre as duas cidades acontecem em um circuito (imagem 3). Esse contorno conecta tanto o trânsito de automóveis, quanto é um dos mais comuns roteiros de caminhada entre os habitantes - mesmo apesar da pouca qualificação do espaço petonal.

O sistema de transporte coletivo também gira em torno desse perímetro em seus pontos alimentadores. Esse serviço é provido conjuntamente entre as duas cidades e é, em sua maioria, pouco estruturado. Não há informações para passageiros em todos os pontos e muitos dos próprios pontos não são sinalizados. Torna-se um verdadeiro desafio para um visitante fazer uso do mesmo.



macroescala



setor 1.

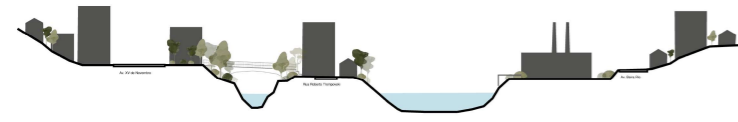
Às margens Joaçabenses têm-se a Av. Caetano Rio Branco (principal acesso à Luzerna), nesta há **espaço para caminhada e ciclovia** separados do tráfego motorizado, porém esse espaço é **hoje obstruído por carros estacionados**. Em frente à ponte Jorge Larcerda, à sul do setor, há a **edificação da antiga rodoviária, hoje obsoleta**, com uma praça em sua frente; atualmente, a praça encontra-se 'ilhada' em uma rotatória com grande movimentação de carros. Já na margem hervalense a urbanização afasta-se mais da margem, onde passam os **antigos trilhos da ferrovia**, envoltos de vegetação.



setor 2.

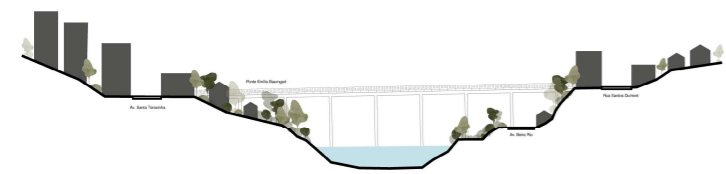
Esse é o setor o qual **conecta centros históricos**, principalmente pela Passarela (antiga localização da Ponte Emilio Baumgart). Também é a região de **maior disponibilidade de espaços públicos às margens do rio**. Na parte Hervalense, a praça central encontra-se em estado precário; no entorno, **vazios urbanos e edificações subutilizadas** acumulam **questões de insegurança**. Já na margem Joaçabense, a avenida às margens do rio fornece infraestrutura para caminhadas e ciclovia; dois mirantes já fizeram*

* parte desse trecho, porém foram retirados por falta de manutenção e risco à segurança. Na parte oeste do setor, há o Monumento Frei Bruno, **principal ponto turístico Joaçabense**, com acesso ao centro por uma grande escadaria; além do Parque Central de Joaçaba, inaugurado há aproximadamente de dois anos, o qual contém equipamentos esportivos e comunitários.



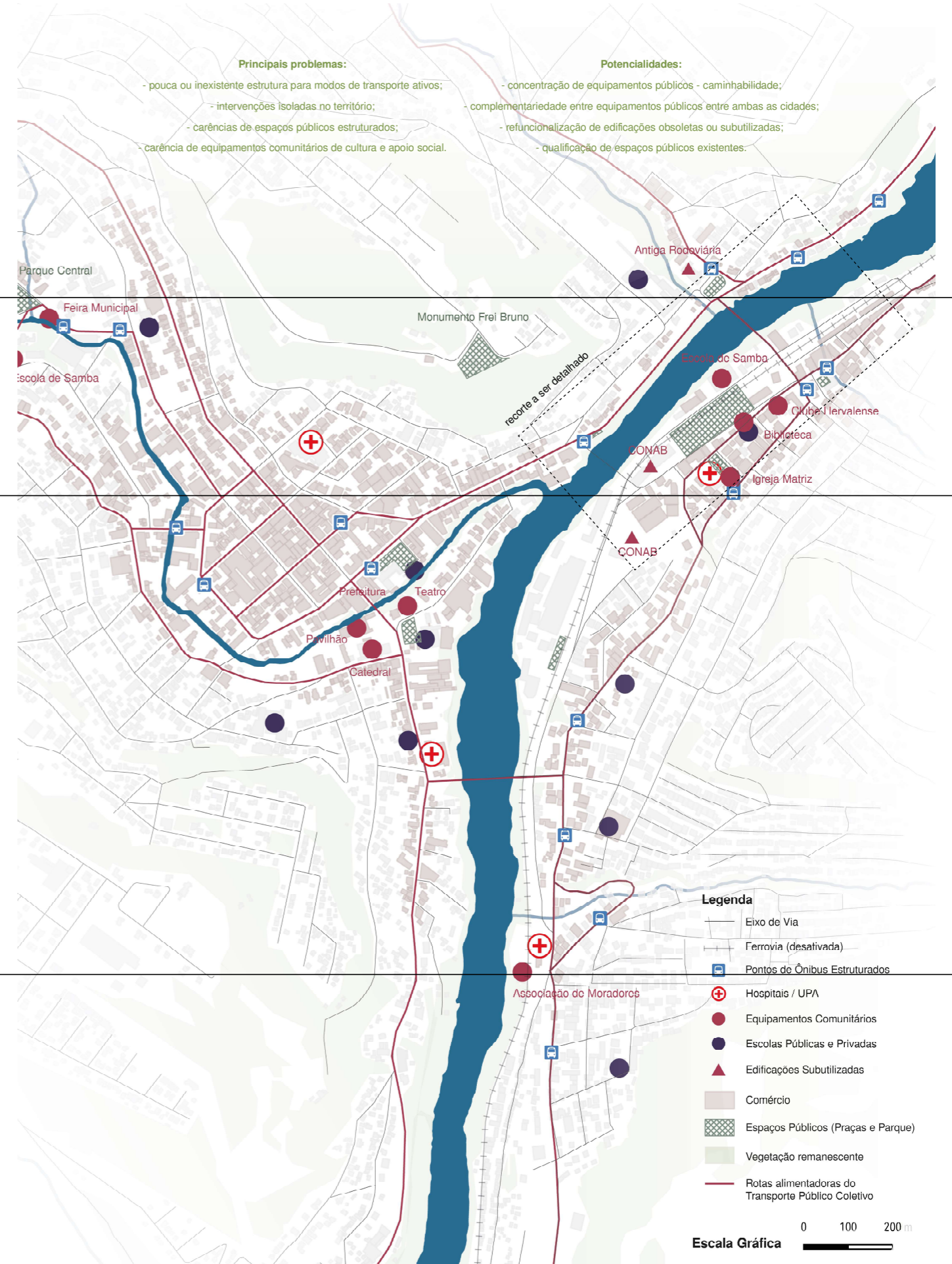
setor 3.

A região do setor 3 é ocupada em grande parte por uma zona industrial na margem hervalense e, ao sul, pela Av. Beira Rio. Apesar de formar um circuito regularmente utilizado para caminhadas, não há estruturação nessa avenida, **a ciclovia inicialmente proposta foi tomada por carros e hoje pedestres locomovem-se pelo 'acostamento'; o asfaltamento é precário**. A leste há a Av. Santos Dumont, (principal rota do transporte público) a qual concentra as atividades de comércio e serviços em Herval d'Oeste. A margem Joaçabense concentra a mais importante região de comércio e equipamentos. A Praça da Prefeitura, além de concentrar escolas e serviços ao seu redor, também é um dos **pontos modais mais importantes para o transporte público**. A Praça da Catedral é uma praça seca com palco, utilizada para o **famoso carnaval de blocos**; ao seu redor concentram-se equipamentos como teatro, escolas, feiras e ginásios.

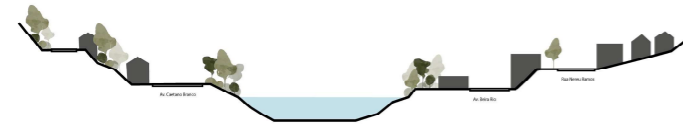


setor 4.

A divisa do setor 3 com o setor 4, em Herval d Oeste, é uma região que, após a instalação da UPA, passou de estritamente residencial à concentração de um fluxo de pessoas e equipamentos de saúde. Com **ruas superdimensionadas para trânsito pesado, não há espaços seguros de travessia e de estar qualificados para pedestres**. Neste mesmo local, a 'Volta do Maurício' apresenta-se como uma importante conexão modal intrabairro. **Nas margens à sul, a ocupação urbana é precária e informal**. A margem Joaçabense é majoritariamente residencial nesse setor e não possui conexão direta com o rio devido à topografia acentuada e a ocupação irregular dos lotes.



macroescala



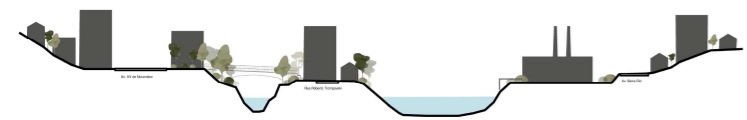
À norte, a ocupação urbana fica progressivamente mais espaçada até a cidade de Luzerna, também limitada pelos níveis topográficos, o que permite volumes um pouco mais expressivos de **mata preservada** na APP. Porém, **edificações irregulares** ainda estão presentes. Tal ocupação muito próxima ao rio na parte Joaçabense sofre com cheias periódicas. A parte hervalense desse setor não possui conexão com a rede de esgoto. Aqui há a possibilidade de traçar **corredores verdes** a partir da conexão da mata ciliar com a vegetação remanescente dos morros.

setor 1.



O setor 2 caracteriza-se pela **maior acessibilidade ao rio, visual e fisicamente**. Na margem Joaçabense há uma diferença de nível de 2 metros, enquanto a margem Hervalense apresenta-se levemente acima do nível do rio - fato que ocasiona risco de **inundações**. Aqui há certa disponibilidade de espaços não edificados, sendo a área mais apta à zonas de **recuperação da mata ciliar**.

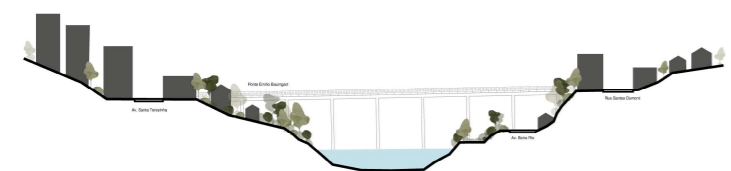
setor 2.



A parte norte do Setor 3 é a que apresenta **maior degradação da mata ciliar**, por ser a área com ocupação mais consolidada. As fachadas hídricas são, em sua maioria, fundos de lote. Esse setor caracteriza-se pela **conexão do Rio do Peixe com seu afluente Rio do Tigre**. O Rio do Tigre encontra-se extremamente urbanizado na maioria da sua extensão. A região de sua foz, conhecida como 'Ilha', conecta-se diretamente ao centro de Joaçaba por uma ponte de pedestres em estado precário; nesse trecho, as margens possuem muros de contenção. Toda a região imediata da foz possui risco de inundação. Não há uma manutenção mínima nesse afluente do Rio do Peixe, o que afeta diretamente na sua qualidade posteriormente, como limpeza de dejetos, plásticos, e até coisas mais complexas, como restos de construções, pneus, sofás, fogões, que acabam sendo depositados ao longo de toda a bacia.

Não há visibilidade para o Rio do Peixe na parte Joaçabense. Na margem Hervalense, a conexão visual é forte (Av. Beira Rio) apesar de apresentar considerável diferença topográfica.

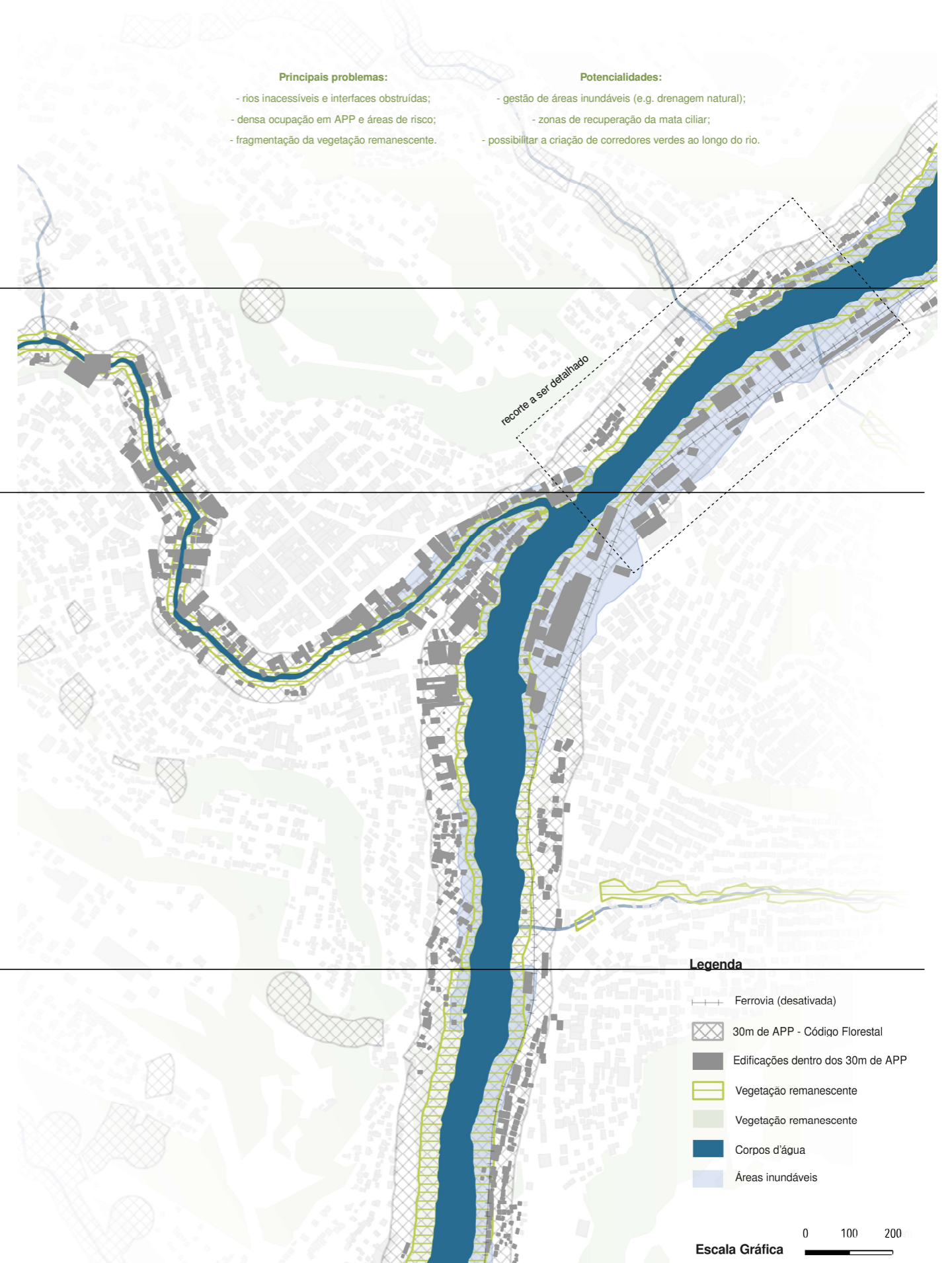
setor 3.



A ocupação urbana no setor 4 é limitada pela topografia. Na margem Joaçabense o rio é inacessível: há um **grande desnível em relação ao rio**, bem como continua com o caráter de fundo de lote. A ponte Eng. Emílio Baumgart conecta as cotas de 530m, deixando uma enorme diferença de altura em relação ao rio e a ocupação abaixo.

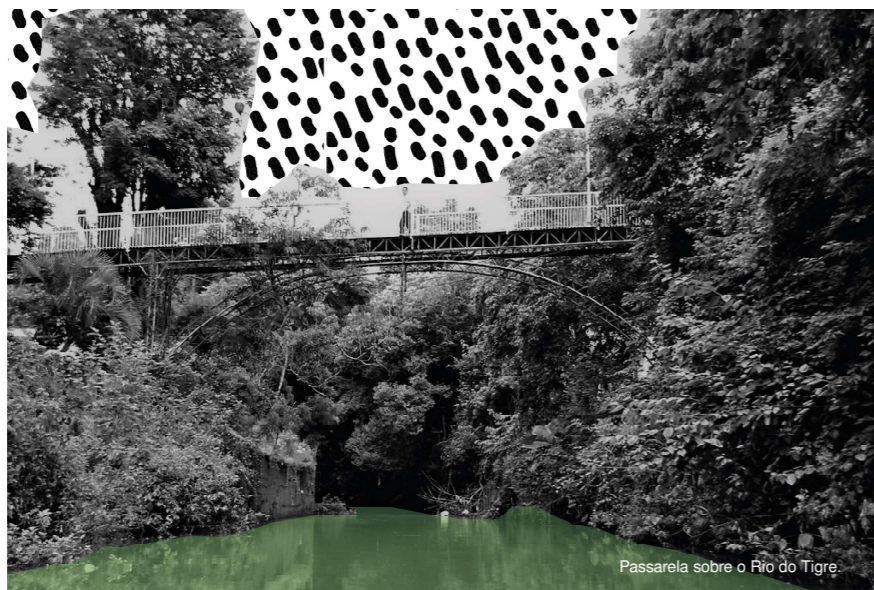
A margem Hervalense caracteriza-se por **urbanização precária** até o encontro com o Rio Barra Verde. A urbanização é estrangulada pela topografia e passa a dar lugar à regiões rurais.

setor 4.



Capítulo 6.

PROPOSTA MACRO



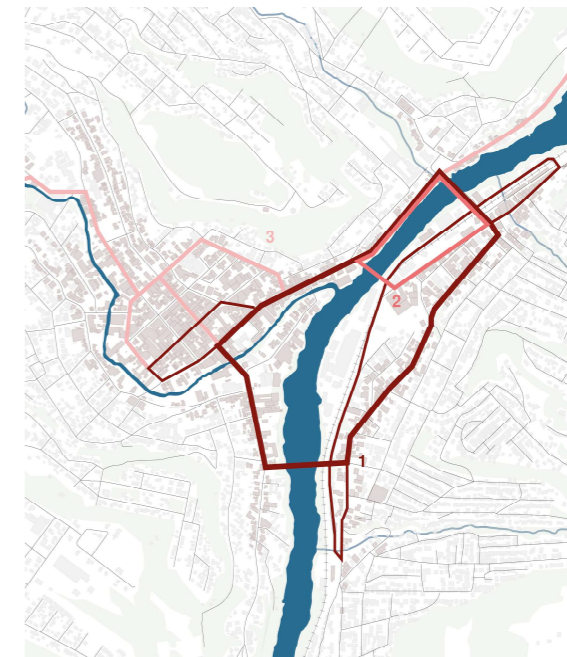
A partir da análise apresentada anteriormente, percebe-se que há uma demanda crescente por espaços públicos mais habitáveis e mais bem organizados na conurbação urbana em questão. Embora seja geralmente aceito que grandes espaços públicos são o componente essencial de qualquer cidade próspera, este tema não tem tomado um lugar prioritário nas ações do poder público nessas cidades. Enquanto uma

série de intervenções localizadas acontecem para melhorar e manter espaços públicos existentes, como o mencionado Parque Central de Joaçaba, seu impacto permanece restrito devido à falta de conectividade entre eles, o que limita a influência de cada iniciativa na população como um todo. Por isso, a proposta deste trabalho inicia-se com a ideia de desenhar um espaço urbano que garanta um impacto positivo em todo o contexto urbano, além

de limites administrativos. Para desenhar um espaço urbano com essas qualidades, é preciso primeiramente propor estratégias urbanísticas a partir de uma preliminar abordagem de criação e articulação de uma rede de espaços públicos - por isso trabalha-se aqui em duas escalas, a Macro (capítulos 5 e 6) e a Micro (capítulo 7). As análises já apresentadas do território reforçam a potencialidade do Rio do Peixe como elemento estruturante para tais mudanças. A intenção é que uma rede de espaços públicos criaria uma vida social vibrante, proporcionando lugares onde as pessoas possam se encontrar, conversar e interagir. O impacto daria-se além da melhoria das condições essenciais para se viver com dignidade, mas também a moldar um senso de pertencimento, de orgulho e identidade cultural, unindo comunidades e criando uma coesão social entre Joaçaba e Herval d'Oeste. Aqui considera-se essencial dado o contexto da rápida densificação urbana de Joaçaba e Herval d'Oeste e a crescente desigualdade de renda.

Ressalta-se que esse trabalho propõe envisionar nova abordagem sobre esse sistema de espaços públicos como exercício e não vai afundo na análise das suas condicionantes legais de implantação e gestão. Porém, considera-se que criar espaços públicos não se trata apenas de um grande design físico, mas, antes de mais nada, de mobilizar e conscientizar a comunidade local para possuir o espaço para que eles possam protegê-lo e mantê-lo.

Os espaços públicos dessa rede serão compostos por vias, praças, corpos d'água, terras ribeirinhas, jardins e parques. Um ótimo

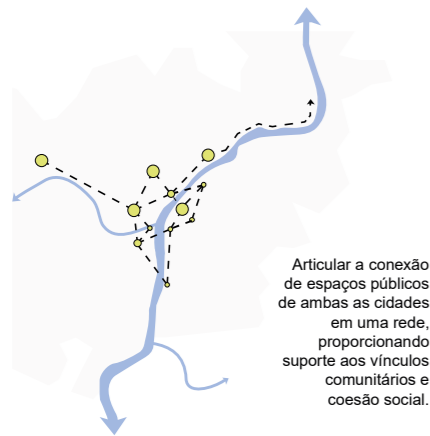


lugar é ativo e produtivo. Portanto, a primeira proposta espacial é a extensão dos 'circuitos' e estruturação dos fluxos já existentes (imagem acima). Por exemplo, o circuito 1 estende-se a um maior contato com a área ribeirinha a partir da Av. Beira Rio de Herval d'Oeste. O circuito 2, entre ponte e passarela, é reforçado, por apresentar grande potencial de conectividade entre as duas cidades e o rio. O circuito 3 segue o Rio do Tigre, afluente do Rio do Peixe, fazendo parte de uma proposta de 'circuitos expansíveis', ou seja, não detalhados neste trabalho mas que conformaria uma importante conexão ambiental e comunitária a conformar a grande rede aqui proposta.

A intenção é que essa abordagem estimule uma diversidade de atividades - sociais, econômicas e culturais - a fim de maximizar o impacto positivo de intervenção na vida cotidiana das população como um todo.

diretrizes _ macroescala

1.A Rede de Espaços Públicos



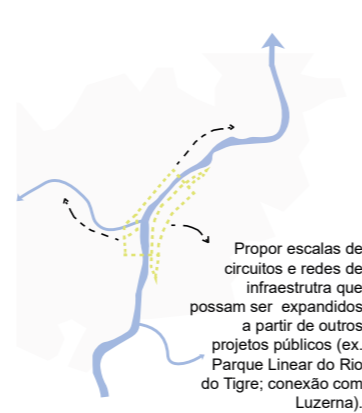
Articular a conexão de espaços públicos de ambas as cidades em uma rede, proporcionando suporte aos vínculos comunitários e coesão social.

1.B Conexão de Centros Históricos



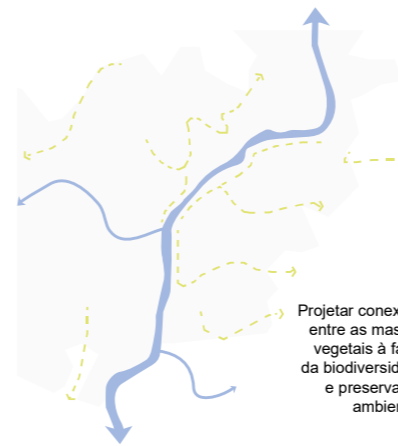
Retornar a conexão histórica dos dois centros fundadores, promovendo a valorização do patrimônio histórico local e atividade turística.

1.C Circuitos Expansíveis



Propor escalas de circuitos e redes de infraestrutura que possam ser expandidos a partir de outros projetos públicos (ex. Parque Linear do Rio do Tigre; conexão com Luzerna).

1.D Corredores Verdes



Projetar conexões entre as massas vegetais a favor da biodiversidade e preservação ambiental.

1.E Drenagem Natural



Dar suporte à vazão de chuvas e à recarga do lençol freático a partir da criação de uma porcentagem maior de superfícies permeáveis.

1.F Reaproximação com o Rio



Retornar a conexão histórica, o imaginário coletivo, reforçar a consciência e educação ambiental.

2.A Parque Linear



Articular a conexão de espaços públicos de ambas as cidades em uma rede, proporcionando suporte aos vínculos comunitários e coesão social.

2.B Mobilidade



Priorização dos meios de mobilidade ativa com a estruturação da malha de calçadas, ciclovias e acessibilidade ao transporte público.

2.C Qualificação de Interstícios Urbanos



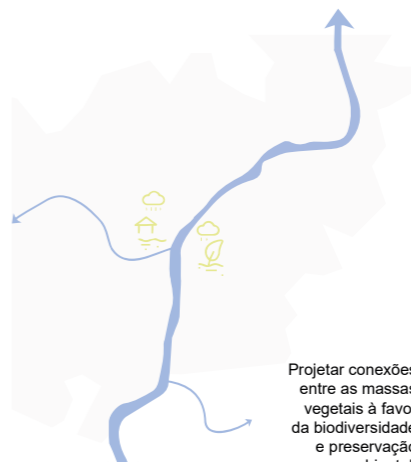
Qualificar pequenos espaços que possuem importância cotidiana e que promovam a conectividade da rede de espaços públicos.

2.D Recuperação da Mata Ciliar



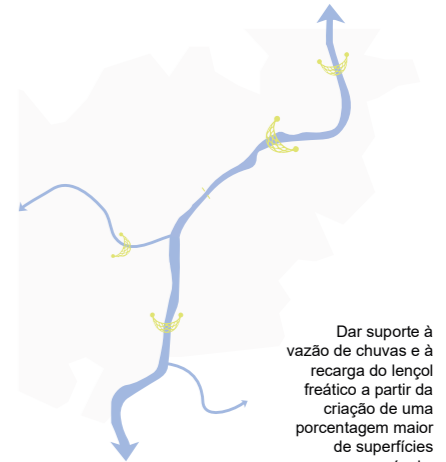
Propor a recuperação de áreas para regeneração da mata ciliar e utilização de espécies nativas da região.

2.E Gestão de Áreas Inundáveis



Projetar conexões entre as massas vegetais a favor da biodiversidade e preservação ambiental.

2.F Ecobarreiras



Dar suporte à vazão de chuvas e à recarga do lençol freático a partir da criação de uma porcentagem maior de superfícies permeáveis.

macroescala

A

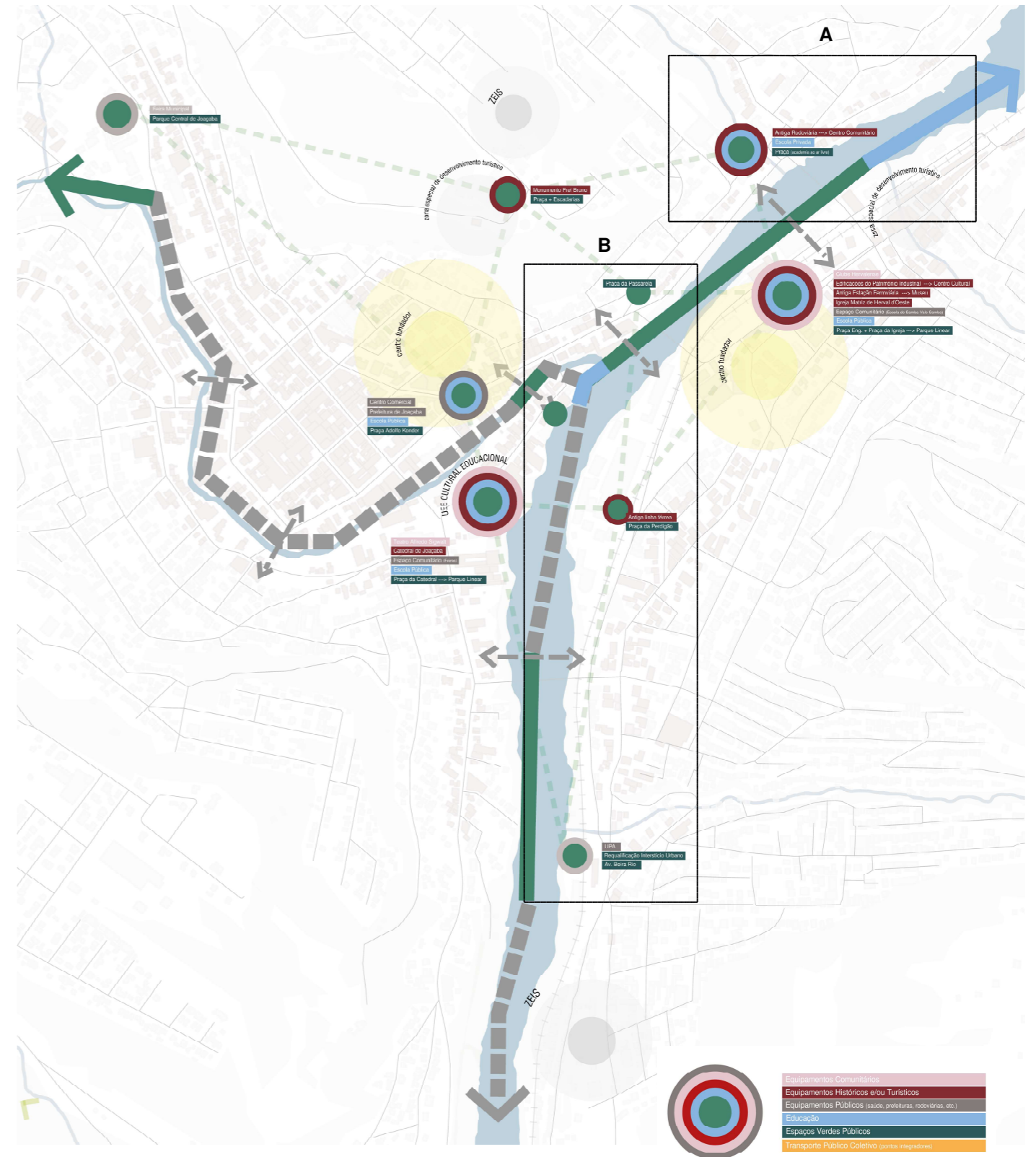
| | | | |
|---|---|---|--|
| <p>praça da passarela</p> <p>atratadores existentes: Praça Av. Beira Rio Ponto de Ônibus</p> <p>proposta: Requalificação da Passarela Conexão visual ao rio Ponto Intermodal (Transp. Público + Serviço de Bicicletas)</p> | <p>praça da antiga rodoviária</p> <p>atratadores existentes: Antiga Rodoviária de Joazeiro Escola Privada Praça (academia ao ar livre) Ponto de Ônibus</p> <p>proposta: Novo uso à edificação da antiga rodoviária Melhoria do acesso à praça (zona 30) Ponto Intermodal</p> | <p>av. caetano branco 1</p> <p>atratadores existentes: Ampla avenida às margens do Rio</p> <p>proposta: Espaços de estar e pontos de acesso ao rio Rota Cicloviária e Ponto Intermodal</p> | <p>av. caetano branco 2</p> <p>equipamentos/ usos existentes: Ampla avenida às margens do Rio Ponto de Ônibus</p> <p>proposta: Requalificação do ponto de ônibus Recuperação da Mata Ciliar</p> |
|---|---|---|--|

B

| | | | |
|--|--|--|--|
| <p>interstício 1 ilha</p> <p>atratadores existentes: Principal Centro Comercial de Joazeiro Ponte de Pedestres</p> <p>proposta: Requalificação das bordas do Rio do Tigre</p> | <p>interstício 2 passarela</p> <p>atratadores existentes: Edificações da CUNAB - Patrimônio Industrial Espaço Comunitário (abriga feiras ocasionais)</p> <p>proposta: Requalificação da Passarela + Integração ao Parque Linear Rota Cicloviária e Ponto Intermodal</p> | <p>interstício 3 av. beira rio</p> <p>atratadores existentes: Ampla avenida às margens do Rio</p> <p>proposta: Espaços de estar e pontos de acesso ao rio Rota Cicloviária e Ponto Intermodal</p> | <p>interstício 4 upa</p> <p>atratadores existentes: Espaço Verde Saúde (UPA)</p> <p>proposta: Espaço de Esiar Mudança de caráter de via - rua compartilhada</p> |
|--|--|--|--|

Rede de Espaços Públicos

O gráfico abaixo esquematiza a rede proposta. As linhas principais são o Rio do Tigre e Rio do Peixe, coloridas dependendo de sua acessibilidade (cinza - completamente urbanizado e inacessível; verde - acessível). Nos quadros ao lado são descritos todos os espaços que a compõe, seus atratores atuais e as propostas de requalificação desses espaços.



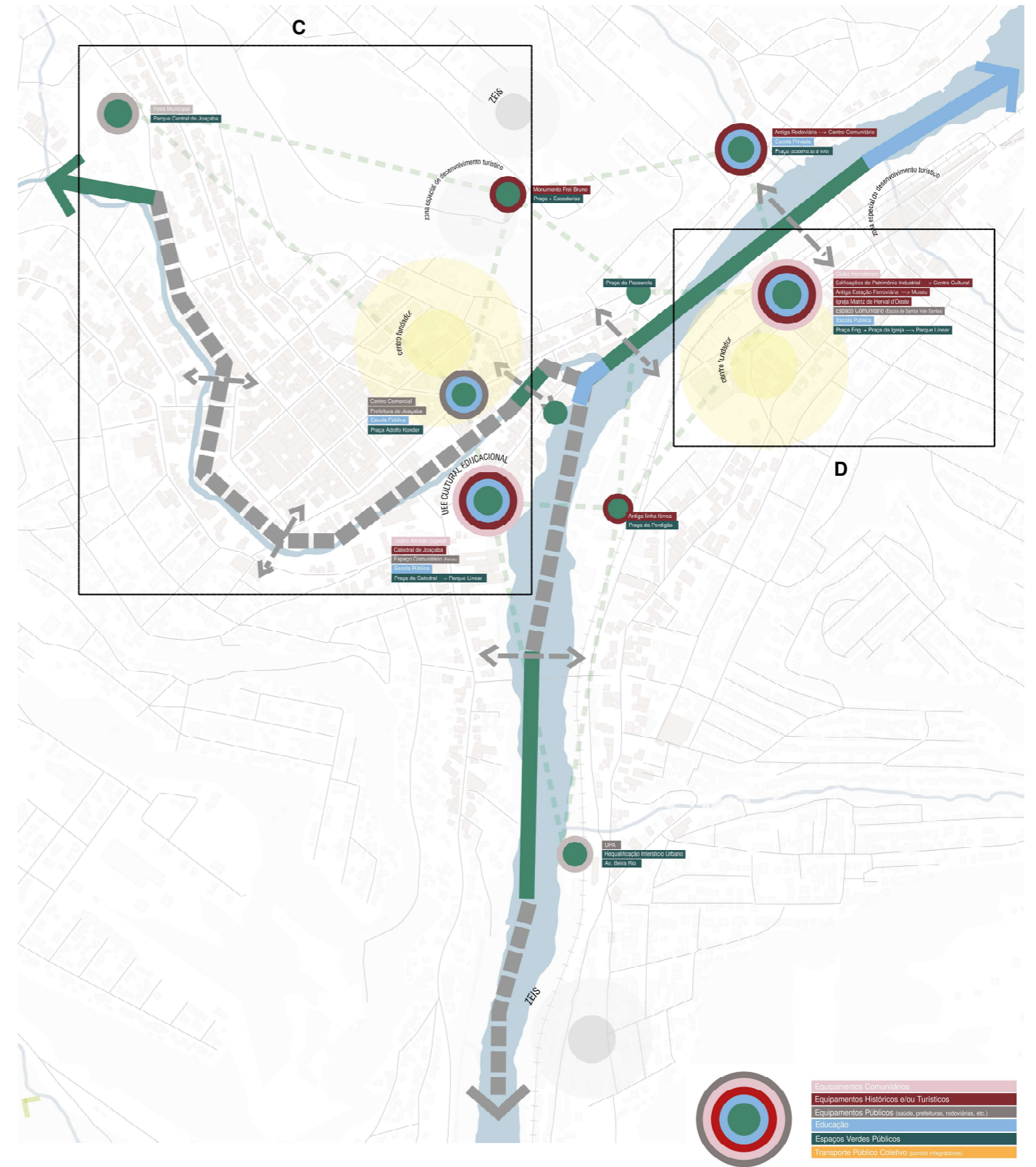
macroescala

C

| | | | |
|--|--|--|---|
| <p>praça da catedral</p> <p>atratores existentes: Teatro Aliredo Sigwall Espaço Comunitário (abriga feiras ocasionais) Catedral de Joaçaba Escola Pública Praça com palco (abriga eventos como o carnaval de blocos)</p> <p>proposta: Expansão do caráter de praça com ruas compartilhadas Qualificação da ponte sobre o Rio do Tigre</p> | <p>praça adolfo konder</p> <p>atratores existentes: Centro Comercial de Joaçaba Prefeitura de Joaçaba Escola Pública Praça (parque infantil + bancas + posto policial) Ponto de Ônibus</p> <p>proposta: Rua compartilhada Ponto Inmodal (Transp. Público + Serviço de Bicicletas)</p> | <p>monumento frei bruno</p> <p>atratores existentes: Monumento Frei Bruno (museu no térreo + vista panorâmica) Pequena Praça Frontal Escadarias (utilizada para atividades esportivas)</p> <p>proposta: Melhorar a conexão com o Centro (ruas compartilhadas) Requalificação do acesso (escadarias)</p> | <p>parque central</p> <p>atratores existentes: Teatro Aliredo Sigwall Feira Municipal Parque (quadras esportivas + circuitos + espaço verdes) Ponto de Ônibus</p> <p>proposta: Expansão do caráter de Parque ao terreno da Feira Qualificar as margens do Rio do Tigre Ponto Inmodal</p> |
|--|--|--|---|

D

| | | | |
|--|--|--|--|
| <p>praça eng. daniel olímpio</p> <p>atratores existentes: Prédios da CONAB - Patrimônio Industrial (casarão) Antiga Estação Ferroviária (casarão) Espaço Comunitário (Escola de Samba) Praça (parque infantil + arquitetura + academia ao ar livre + palco)</p> <p>proposta: Expansão da praça - criação de um parque Pontos de conexão com o rio e recuperação da mata ciliar Rota Cicloviária e Personal Intermunicipal</p> | <p>praça da igreja</p> <p>equipamentos/ usos existentes: Clube Hervalense Igreja Matriz Saúde (Hospital) Escola Pública Praça</p> <p>proposta: Integrar o centro fundador ao tecido do parque Área preferencialmente peonal (ruas compartilhadas)</p> | <p>praça da prefeitura</p> <p>equipamentos/ usos existentes: Praça Prefeitura de Herval d'Oeste Ponto de Ônibus</p> <p>proposta: rua compartilhada Ponto Intermodal</p> | <p>praça da perdigão</p> <p>equipamentos/ usos existentes: Antiga Linha Ferroviária Praça</p> <p>proposta: Requalificação da faixa ferroviária como área do parque Rota Cicloviária e Personal Intermunicipal</p> |
|--|--|--|--|



macroescala

5. Parque Linear



6. Reaproximação com o Rio



7. Mobilidade



8. Espaços de Esporte e Lazer



No eixo de mobilidade e conexão desses espaços públicos mais equipados, as vias se conformam em quatro tipologias:



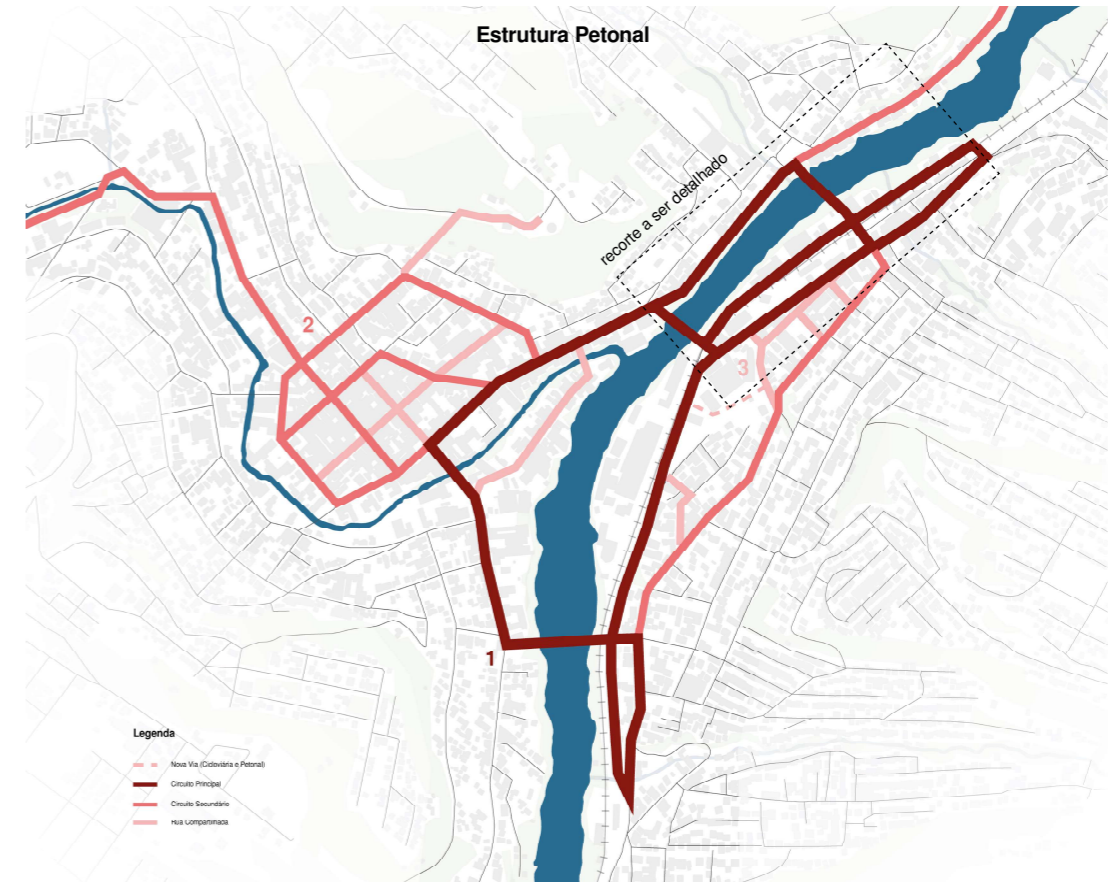
As vias que conformam o principal circuito possuem ciclovias, passeio aumentado e bolsões de estacionamento permeáveis. Essa mudança é possível com a supressão de uma faixa de rolamento e concentrando o estacionamento em um lado.



As vias próximas a praças são equipadas com aluguel de bicicletas, pontos modais de transporte e bicicletários.

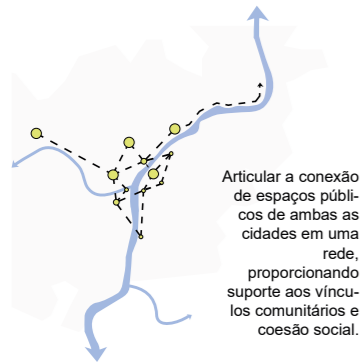


As vias que não fazem parte dos circuitos secundários são equipadas de ciclofaixas e aumento do passeio para abrigarem parklets ou pequenas extensões do comércio. Vias menores terão caráter de via compartilhada, com diferente pavimentação e nível.



macroescala

1. Rede de Espaços Públicos



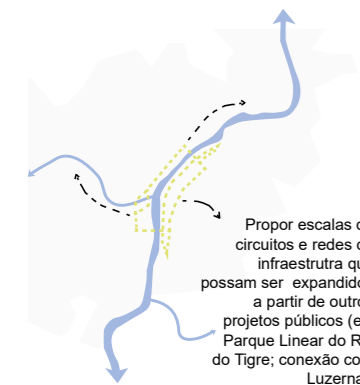
2. Conexão de Centros Históricos



3. Circuitos Expansíveis



4. Qualificação de Interstícios Urbanos

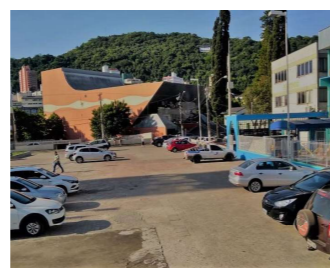


A partir dessas intenções, foi traçada a malha que compõe e conecta a rede de espaços públicos (em verde no mapa ao lado). Destaca-se as concentrações de equipamentos e espaços públicos em aproximadamente 5 principais locais, formando 'grupos'. Portanto, esses locais tornaram-se foco da intervenção e, para exemplificação da proposta a nível de desenho urbano, dois desses grupos serão detalhados na microescala, representando também sua conexão.

Isso pois, proposta dedica-se a promover múltiplos usos dos espaços públicos para maximizar sua utilidade e relevância em consonância com diferentes necessidades e propósitos, e buscar uma convivência harmoniosa de todos os usuários do espaço público – tanto em termos físicos em uma hora do dia quanto em diferentes épocas do dia e do ano. Por exemplo, a Praça da Catedral em Joaçaba e a Praça Eng. Olivo da Rocha em Herval d'Oeste, ambas praças secas que são utilizadas para o carnaval de blocos, mas, que no restante do ano tornam-se estacionamento de carros ou espaços subutilizados e inseguros. Portanto, a criação dos mencionados 'grupos' de equipamentos maximiza os usos existentes e promove uma diversidade de funções e produtividade desses espaços públicos.



Praça Eng. Olivo da Rocha - Herval d'Oeste



Praça da Catedral - Joaçaba, SC

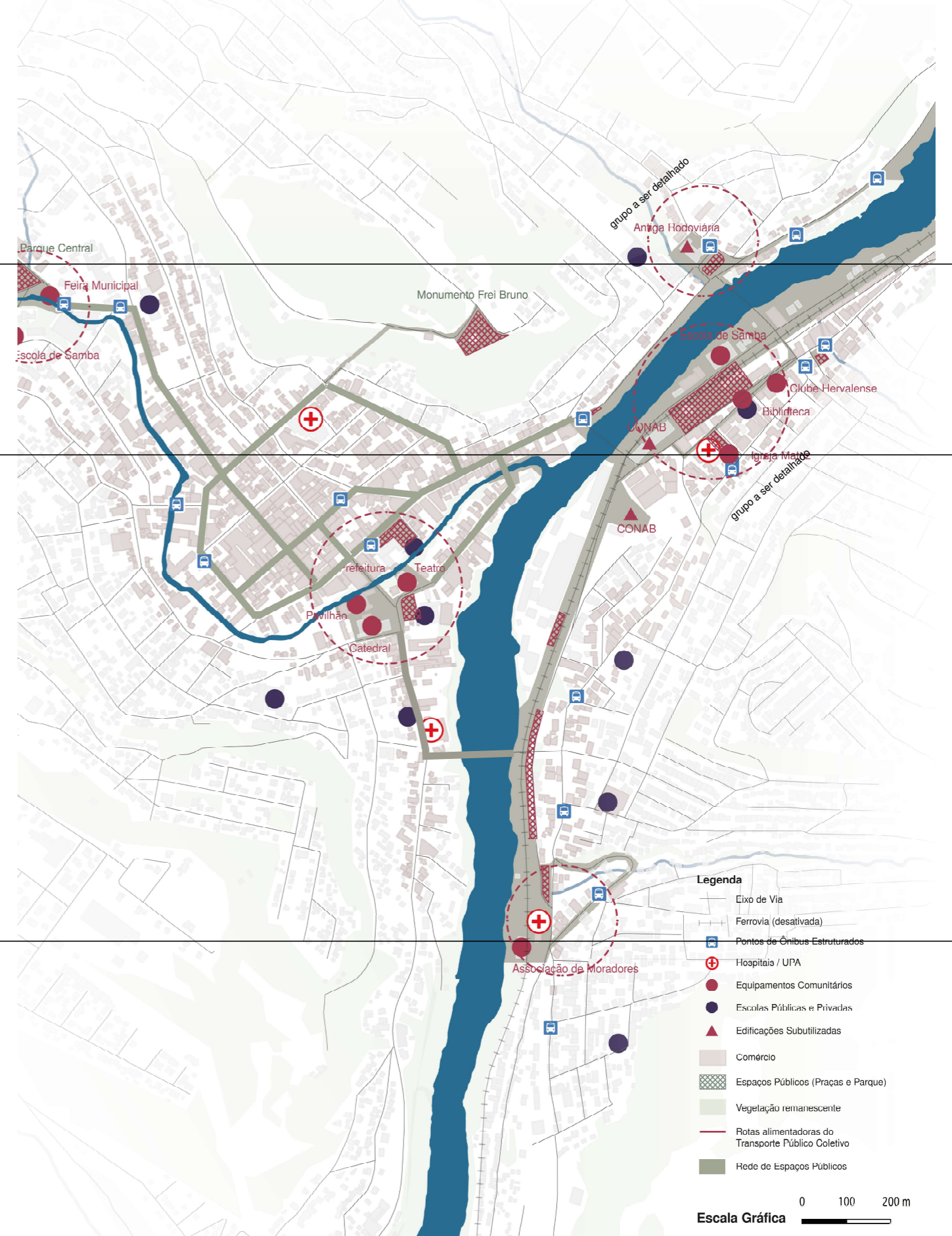
É interessante realçar como essa proposta também criaria a oportunidade da criação de ciclos virtuosos de benefícios sociais e econômicos, envolvendo a mais ampla gama de stakeholders (moradores, grupos cívicos, entidades privadas, poder público etc.) no âmbito de planejamento, projeto e gestão desses espaços públicos. Os locais públicos são motores econômicos e sociais e, como tal, são grandes motores para o desenvolvimento e coesão social.

setor 1.

setor 2.

setor 3.

setor 4.



macroescala

9. Recuperação da Mata Ciliar



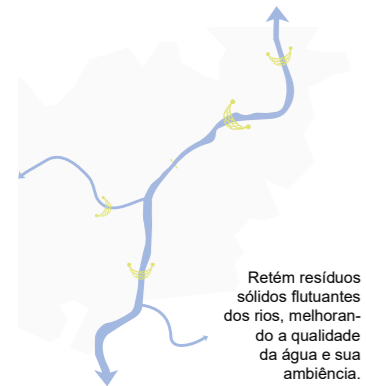
Propor a recuperação de áreas para regeneração da mata ciliar e utilização de espécies nativas da região.

10. Drenagem Natural



Dar suporte à vazão de chuvas e à recarga do lençol freático a partir da criação de uma porcentagem maior de superfícies permeáveis.

11. Ecobarreiras



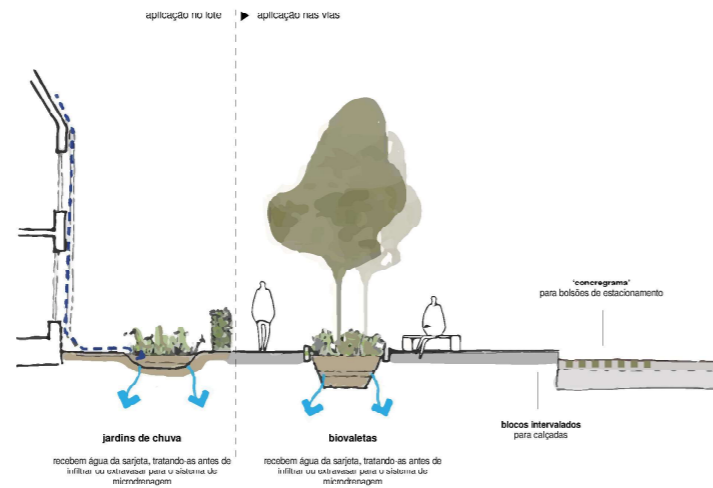
Retêm resíduos sólidos flutuantes dos rios, melhorando a qualidade da água e sua ambiência.

12. Corredores Verdes



Projetar conexões entre as massas vegetais à favor da biodiversidade e preservação ambiental.

Na dimensão ambiental, a partir da análise apresentada anteriormente, são traçadas diretrizes de mitigação que iniciam com sua aplicação nos espaços públicos propostos na rede. Essas diretrizes giram em torno da questão do desmatamento, poluição da água e drenagem urbana. Pontos de recuperação da mata ciliar são traçados e compõe, em sua maioria, interstícios urbanos degradados ou espaços de estacionamentos ilegais em áreas de APP. Propõe-se o aumento de áreas permeáveis em diferentes escalas na área de intervenção, como mostra o esquema abaixo:



A fim de mitigar o problema da poluição do Rio do Peixe, propõe-se a implantação de ecobarreiras, que retêm resíduos sólidos flutuantes nos rios, promovendo um decréscimo na quantidade de lixo acumulado e a progressiva despoluição do rio. Têm-se como referência um projeto realizado pela UNIARP - PROESDE no próprio Rio do Peixe.



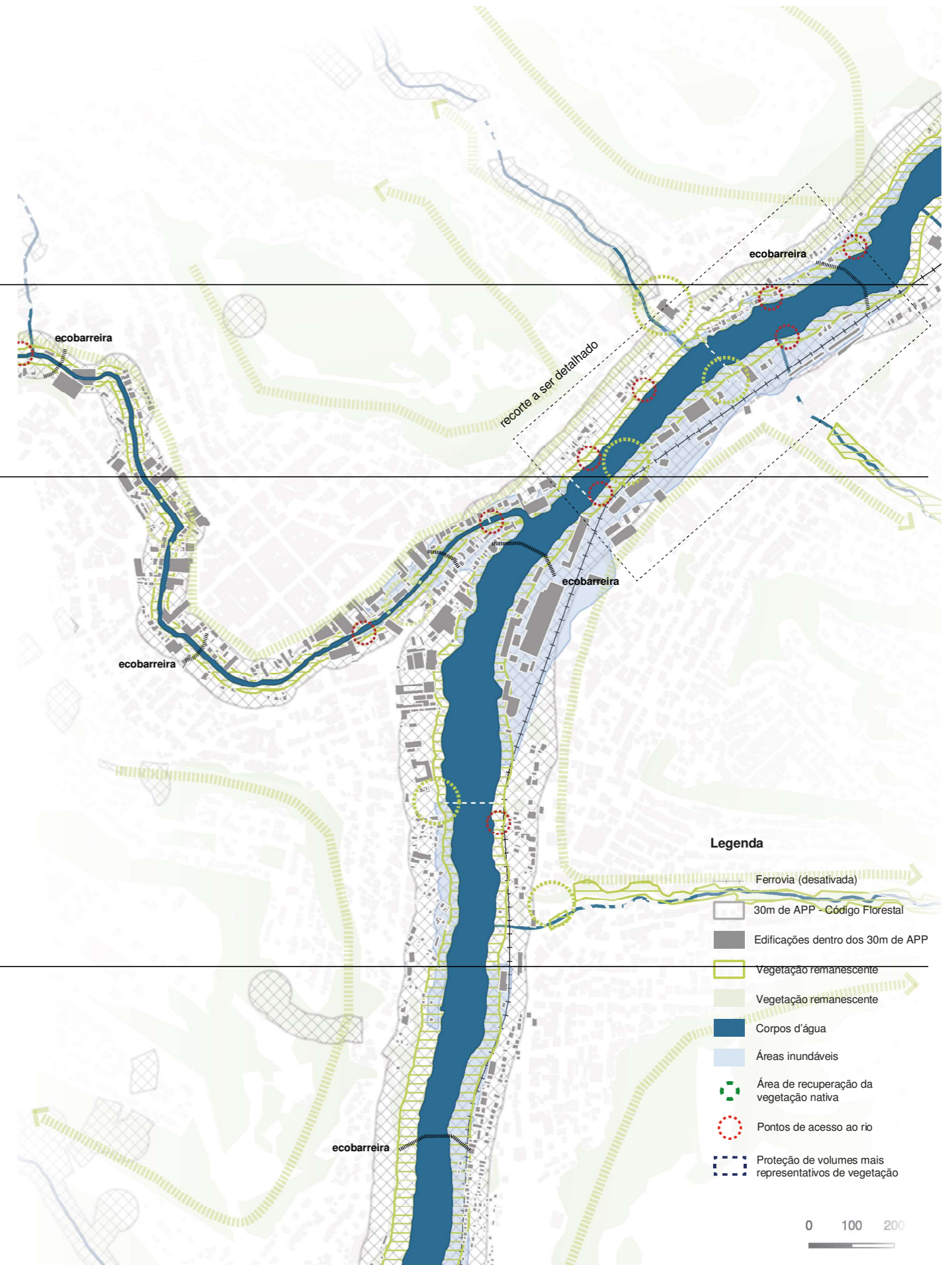
Ecobarreira no Rio do Peixe (Fonte: UNIARP - PROESDE)

setor 1.

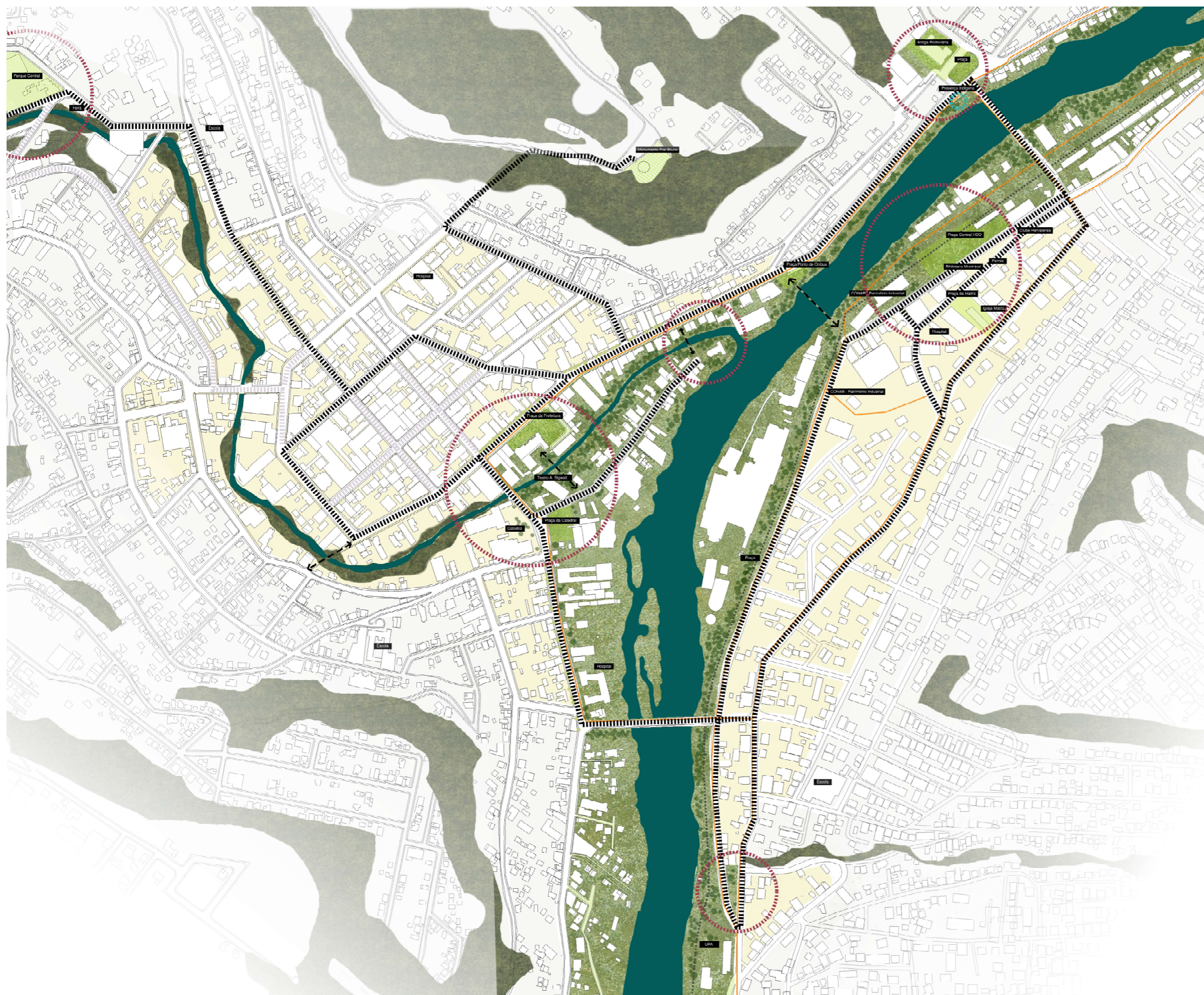
setor 2.

setor 3.

setor 4.



macroescala



rede de espaços públicos

Essa abordagem permite que o desenho urbano proposto no próximo capítulo deste trabalho possa ser expandido além do limite detalhado. Isso parte da ideia que os espaços públicos nem sempre devem ser pensados como uma praça ou pátio típico, mas também podem ser classificados como uma rede ou sistema que é parte integrante da vida cotidiana. Ao encontrar uma escala justa de intervenção, conformam-se circuitos de passeio e ciclovias, que oferecem uma experiência única de ambas as cidades em uma escala humana, além de criar a oportunidade de interações sociais ao longo do caminho. A rede também é uma forma de reconquistar e reconectar a questão dos rios na cidade (Rio do Peixe e Rio do Tigre), para ganhos socioculturais e melhora de vida dos habitantes que convivem com um corpo hídrico próximo e saudável.

O processo envolveria ações de curto, médio e longo prazo do governo local de ambas as cidades para alcançar o layout físico e implementar a rede de forma eficiente.

Capítulo 7.

ESCALA MICRO



Este capítulo objetiva detalhar uma proposta de desenho urbano para dois núcleos da rede de espaços públicos proposta. Considera-se a área escolhida como primordial devido à sua disponibilidade de áreas públicas, localização central sobre fluxos diários e a presença de diversos equipamentos comunitários - muitos em estado de abandono e semi-abandono, com grande potencial para refuncionalização. Essa a área contígua

ao Rio do Peixe, no centro de Herval d'Oeste, conforma-se pela Avenida Beira Rio (perpassada nesse trecho pela linha férrea desativada) e abriga equipamentos como: a Praça Municipal Engenheiro Daniel Olímpio da Rocha, a Estação Ferroviária situada na praça, edificações de caráter industrial - pertencentes à CONAB (Companhia Nacional de Abastecimento) -, a Igreja Matriz, uma biblioteca municipal e a escola de samba Unidos do Herval.

Na margem Joaçabense, têm-se a Av. XV de Novembro no seu trecho 'beira rio' e a edificação da antiga rodoviária - hoje obsoleta. Busca-se intencionalmente uma intervenção maior no lado hervalense, considerando o desequilíbrio histórico já apresentado, mas que não se limite a ele e fortaleça a integração entre as duas cidades.

Ao analisar a dinâmica desse fragmento urbano, têm-se uma baixa frequência de pessoas nos edifícios da CONAB (imagens 3 e 4), atualmente subutilizados, que ocupam uma grande área central e afetam a urbanidade do seu entorno, como a falta de apropriação do espaço, sua degradação e consequentes problemas de violência. Já é uma intenção do poder público que essas edificações sejam cedidas à prefeitura de Herval d'Oeste. Além dessas, situa-se o antigo terminal ferroviário (imagem 2), dentro da Praça Eng. Daniel Olímpio da Rocha. A ocupação desse equipamento se dá em uma metade por um posto de saúde rural e, em outra, pela casa da cultura. Ambas são instalações provisórias, implantadas sem sérias preocupações acerca de seu significado histórico. Sua principal passagem está obstruída (ver grades na imagem) e não há livre acessibilidade.

Na margem Joaçabense, há o prédio do antigo terminal rodoviário de Joaçaba. Desde a construção da nova rodoviária em 2014, às margens da BR-282, esse equipamento encontra-se desocupado. Durante esses anos, vários indígenas, principalmente da região de Chapecó (SC) e de Nonoai (RS) utilizam o espaço como moradia e para a produção do artesanato que é vendido na cidade (ver imagem 1).



Imagem 1 (Fonte: Rádio Catarinense)



Imagem 2 (Fonte: Google Street View)

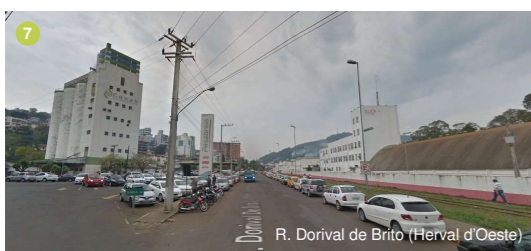
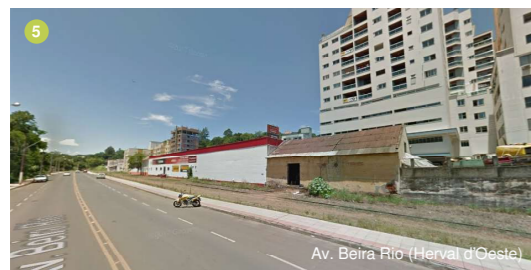


Imagem 3 (Fonte: Caso da FCS)



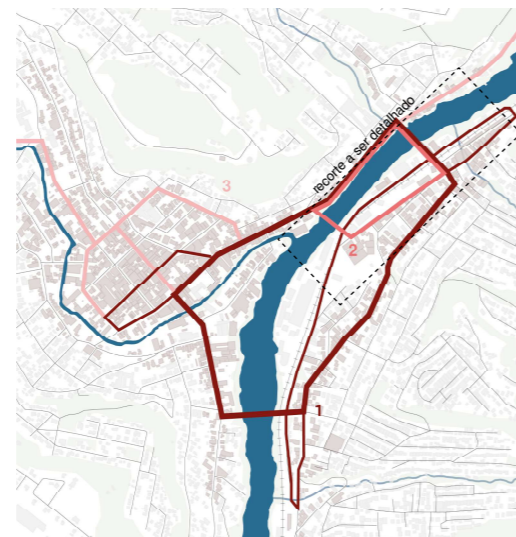
Imagem 4 (Fonte: Rádio Catarinense)

microescala

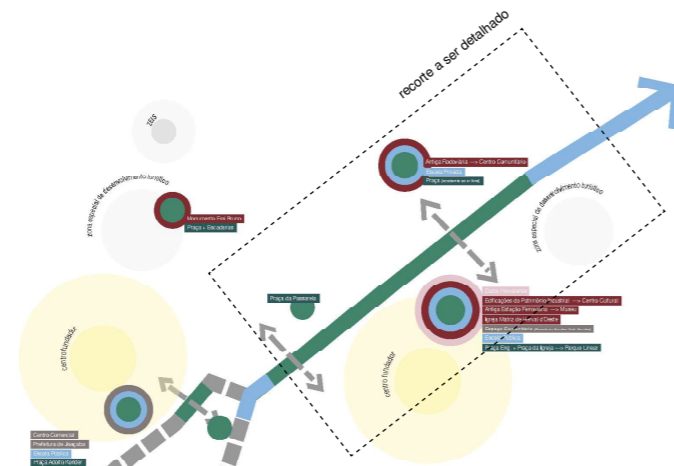


A ocupação indígena sempre foi vista como 'um problema difícil de se resolver' pela administração Joaçabense, que instalou grades e tentou despachá-los.

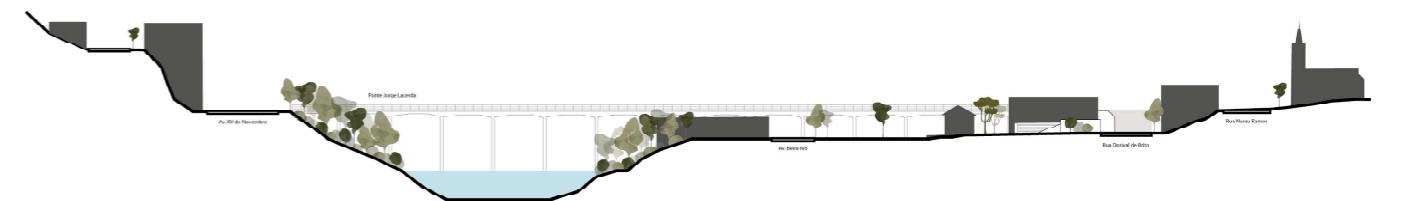
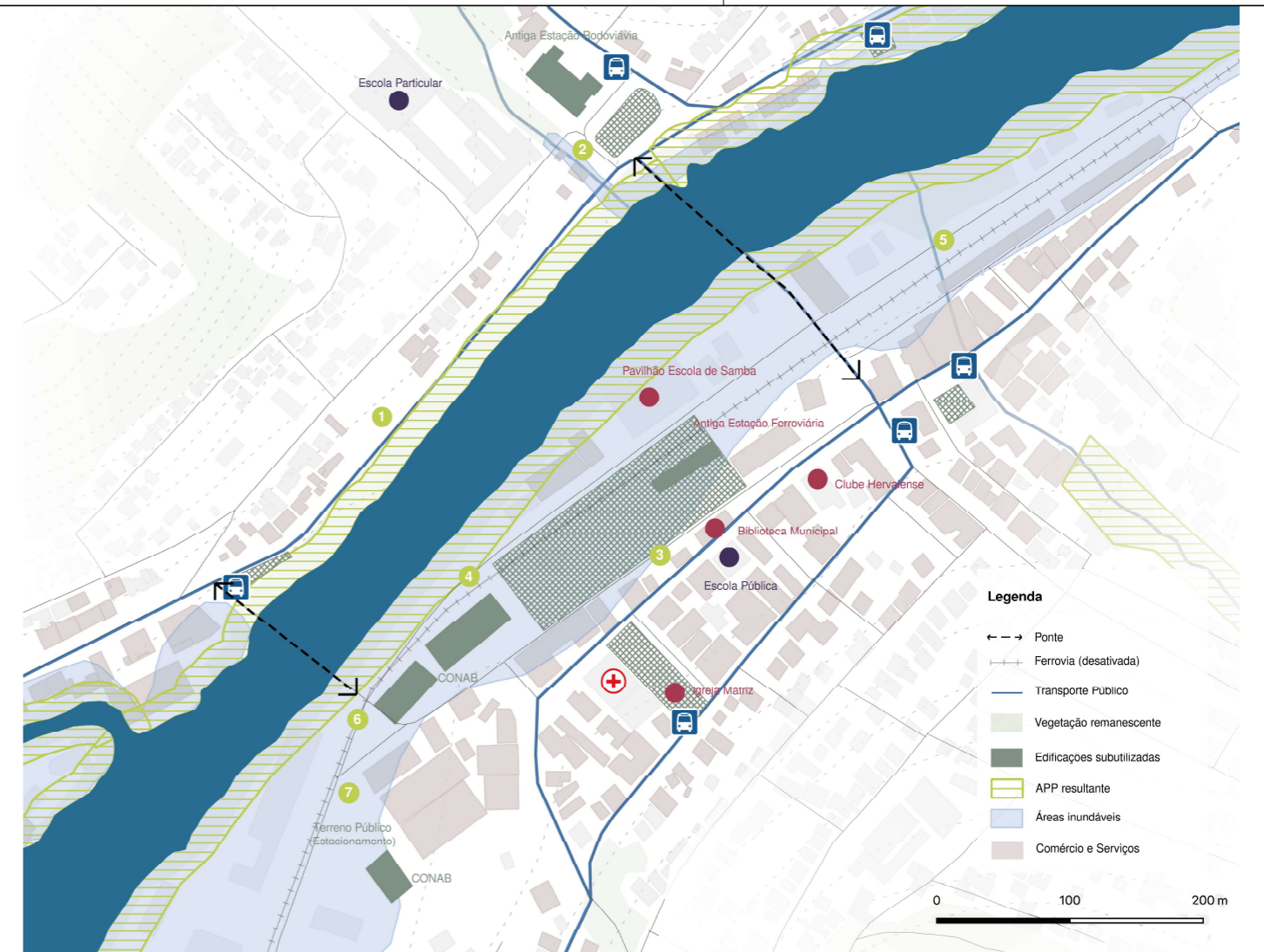
Além da questão dos equipamentos, essa região concentra grandes fluxos por sua localização central e fácil acesso entre os centros urbanos de Joaçaba e Herval d'Oeste, pela ponte Jorge Lacerda e pela Passarela Atilio Pagnoncelli. Trata-se do circuito 2 proposto na macroescala.



A partir desse panorama geral, faz-se um esforço interpretativo de compreensão das demandas e das possibilidades do espaço a partir da refuncionação dos equipamentos subutilizados e da requalificação desse importante eixo de mobilidade. Portanto, essa área conforma um dos mais importantes componentes da rede de espaços públicos proposta.



setor 2.

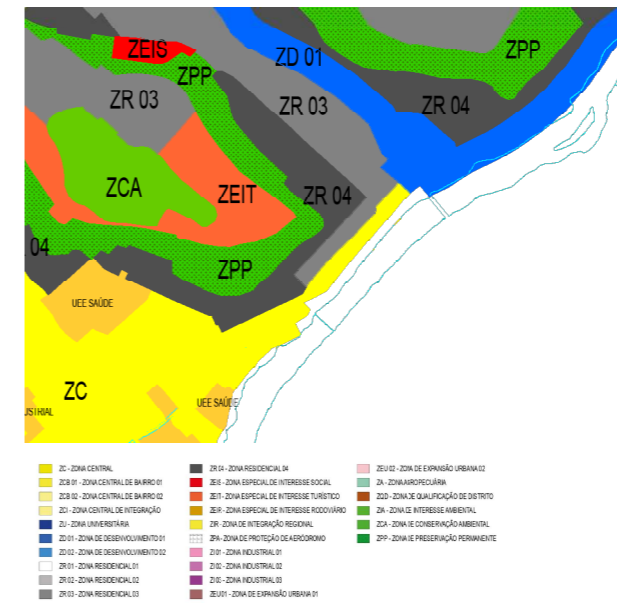


microescala

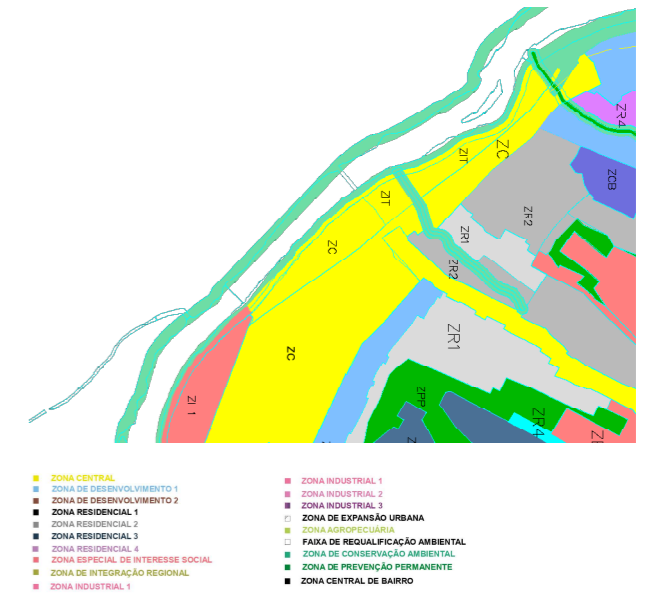
O estudo programático leva em conta as pré-existências do local, suas condicionantes, as demandas da população trazidas a partir do questionário (capítulo 4), conjugadas de modo a tentar revelar uma proposta de qual seria a necessidade de um usuário dessas cidades, além da técnica e a favor do pluralismo. Desta forma, propõe-se que seja feito da antiga estação ferroviária um espaço de história e memória, abrigando um museu e um café para promover a vida urbana na área. No que confere às edificações da CONAB, essas seriam categorizadas como patrimônio industrial e refuncionalizadas da seguinte forma: os armazéns destinam-se à realocação de dois equipamentos: um

deles como a realocação do pavilhão escola de samba e o outro como feira municipal; já os silos conformariam a realocação da biblioteca municipal, como parte de um novo centro cultural que oferece atividades sociais, além de capacitação profissional. Esse 'centro cultural' também dotaria de um restaurante popular, a fim de criar um espaço democrático e acessível por toda a comunidade. Por último, a edificação da antiga rodoviária de Joaçaba é destinada a receber as demandas sociais das famílias indígenas com uma casa de passagem e cultura indígena, um espaço que legitime e forneça suporte à presença indígena no contexto urbano, considerando amplitude de sua

A. Recorte do Plano Diretor de Joaçaba



B. Recorte do Plano Diretor de Herval d'Oeste



pré-existências:

| |
|----------------------------|
| parque infantil |
| biblioteca municipal |
| academia ao ar livre |
| praça (palco + anfiteatro) |
| praça (à frente da igreja) |

resultado do questionário:

| |
|---|
| quadras esportivas ao ar livre |
| revitalização estruturas históricas (storytelling) |
| museu (espaço para história e cultura) |
| cinema comunitário (espaço para história e cultura) |
| centro cultural* (espaço para história e cultura) |
| pontos de acesso ao rio (decks para pessoas e barcos) |
| áreas verdes (parque) |

microescala:

| |
|--|
| pista de caminhada |
| circuito de ciclovia |
| trilhas ecológicas |
| skate park |
| incentivo ao turismo (restaurantes e comércio local) |
| espaço para feira (apoio ao pequeno produtor rural) |
| espaço para eventos ao ar livre |
| novo espaço para escola de samba |
| capacitação profissional e restaurante popular* |

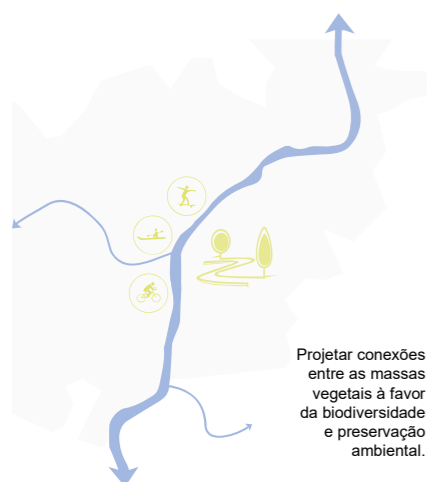
diversidade étnica e cultural.

No que cabe ao planejamento urbano, o recorte detalhado aqui compreende, em sua maioria, as Zonas Centrais (ZC) tanto em Joaçaba quanto em Herval d'Oeste. Isso significa maior diversidade de usos e também maior gabarito em ambas, bem como uma boa conexão com diversas áreas residenciais. Na parte Hervalense há uma particularidade, a Zona Industrial 1 (ZI1), a única área

industrial que não foi movida para regiões mais distantes do centro. A presença da Zona de Interesse Turístico (ZIT) apenas reafirma o potencial do recorte para o desenvolvimento de atividades turísticas e requalificação dessas áreas centrais, aumentando a qualidade de vida. Em ambas as cidades, esse recorte insere-se em uma parcela ambientalmente sensível do território (suas particularidades serão apresentadas adiante).

diretrizes específicas

1. Espaços de Esporte e Lazer



Projetar conexões entre as massas vegetais à favor da biodiversidade e preservação ambiental.

2. Edifícios Históricos



Reutilização de edifícios considerados patrimônio industrial, transformando-os em centros culturais e espaço para feiras.

3. Requalificação de Áreas e Equipamentos Osciosos



Refuncionalizar edificações obsoletas e/ou subutilizadas de acordo com sua inserção urbana, requalificando espaços urbanos osciosos e inseguros.

4. Espaços Educativos e Culturais



Criar um espaço de identidade, consciência e aprendizado à população utilizando a refuncionalização dos equipamentos osciosos como projeto âncora.

5. Espaço para o Produtor Rural (Feira Municipal)



Proporcionar um espaço estruturado e incentivo à decrescente população rural produtora como possibilidade de renda e apoio mútuo.

6. Acolhimento da Presença Indígena



Construção de um espaço democrático que legitime e apoie a presença indígena no contexto urbano, na amplitude da sua diversidade étnica e cultural.

microescala



VIAS A SEREM REMOVIDAS*

EQUIPAMENTOS A SEREM REMOVIDOS/REALOCADOS

ACESSOS

As propostas de realocação de equipamentos e fluxos podem ser visualizadas no mapa ao lado. Com as edificações hoje sem uso adequado, nem para a população nem para suas própria funcionalidade, criam-se novas possibilidades de vida a essa área, por muito tempo negligenciada e, ao mesmo tempo, tão relevante à memória das cidades e da comunidade.

A escolha desse território, que apresenta uma interface direta com o cotidiano das pessoas, cria a possibilidade de o rio se 'entrelaçar' mais naturalmente na ocupação urbana. Para isso, Av. Beira Rio na margem hervalense é removida completamente em um trecho e, nas áreas onde o acesso residencial é necessário, a via passa a ser mais estreita e com acesso controlado, funcionando prioritariamente como ciclovia. A desapropriação de edificações foi proposta apenas nos casos onde há a possibilidade de realocação nos edifícios a serem refuncionalizados. Uma das edificações é o pavilhão da escola de samba, hoje sem atributos arquitetônicos significantes, realocada para um dos armazéns da CONAB, portanto em uma maior área e melhor localização; possibilitando a recuperação ambiental da área anteriormente ocupada e intervenções de baixo impacto.

Todas as vias do entorno imediato são propostas a um novo caráter, priorizando o pedestre e criando espaço seguro e contínuo ao ciclista - hoje inexistente. Nesse sentido, a rotatória que gira em torno da Praça da Antiga Rodoviária de Joaçaba (Imagem B), implantada recentemente, também é removida, considerando o impacto negativo do grande fluxo de carros para o espaço verde existente, agora 'ilhado'.



Imagem B. Planta Baixa da rotatória em frente à antiga rodoviária de Joaçaba
(Fonte: Prefeitura de Joaçaba)

setor 2.

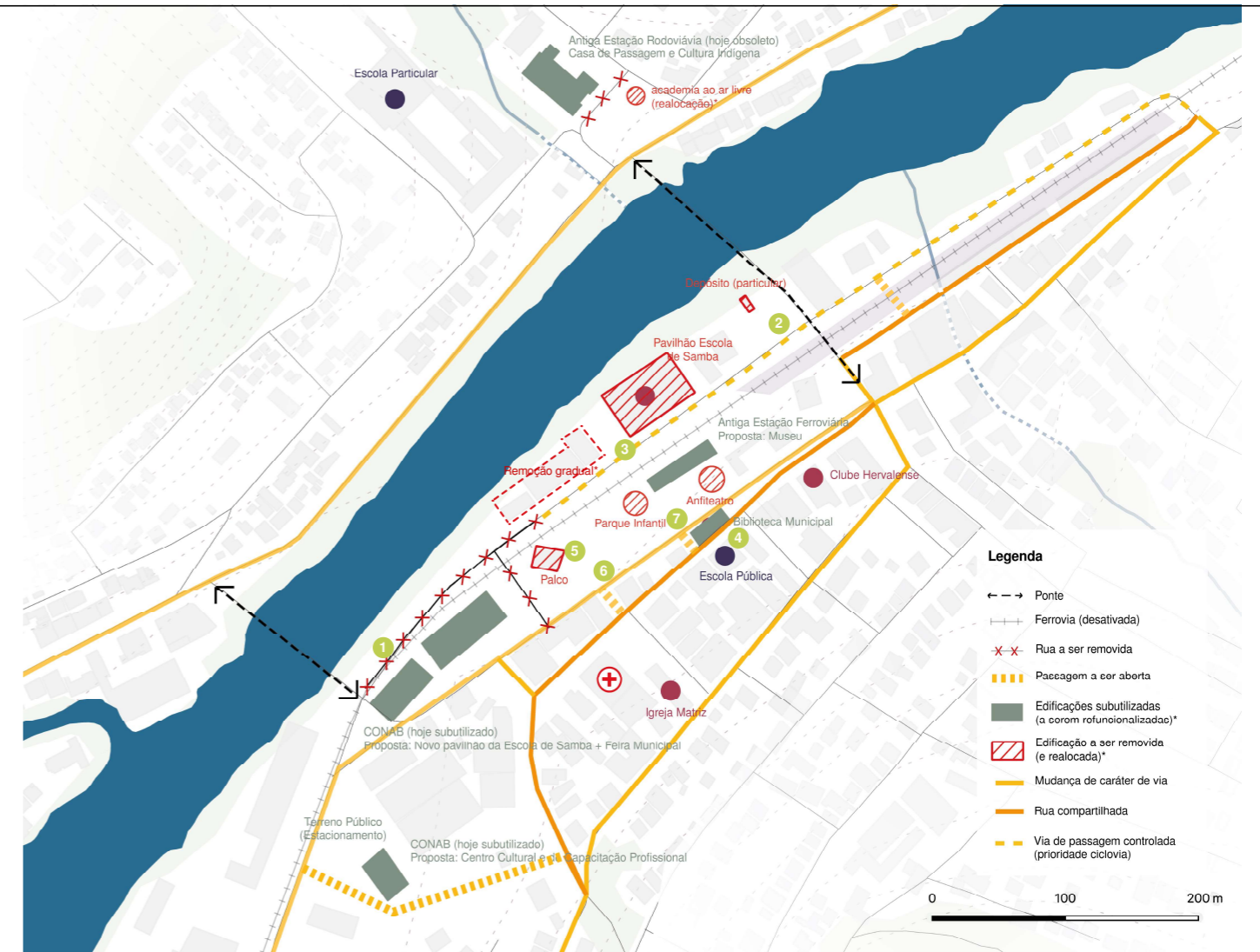


Imagem A. Planta Baixa atual da Praça Eng. Daniel Olímpio da Rocha
(Fonte: GRESELE, 2019)

A infraestrutura existente na Praça Eng. Daniel Olímpio da Rocha é extremamente compartimentada (Imagem A), o pequeno núcleo arborizado concentra os usuários por conta do calor, enquanto enormes áreas de praça seca ficam abandonadas grande parte do ano. A estrutura para eventos segue a mesma problemática (Imagem

5), além de superdimensionada em relação à área de ocupação, portanto, propõe-se sua remoção, assim como uma adaptação do anfiteatro e parque infantil para que conformem áreas mais permeáveis e fluidas. Um novo acesso é proposto para conectar esse espaço à Igreja da Matriz e os equipamentos e centro comercial da sua rua.

microescala



ÁREAS DE RECUPERAÇÃO AMBIENTAL

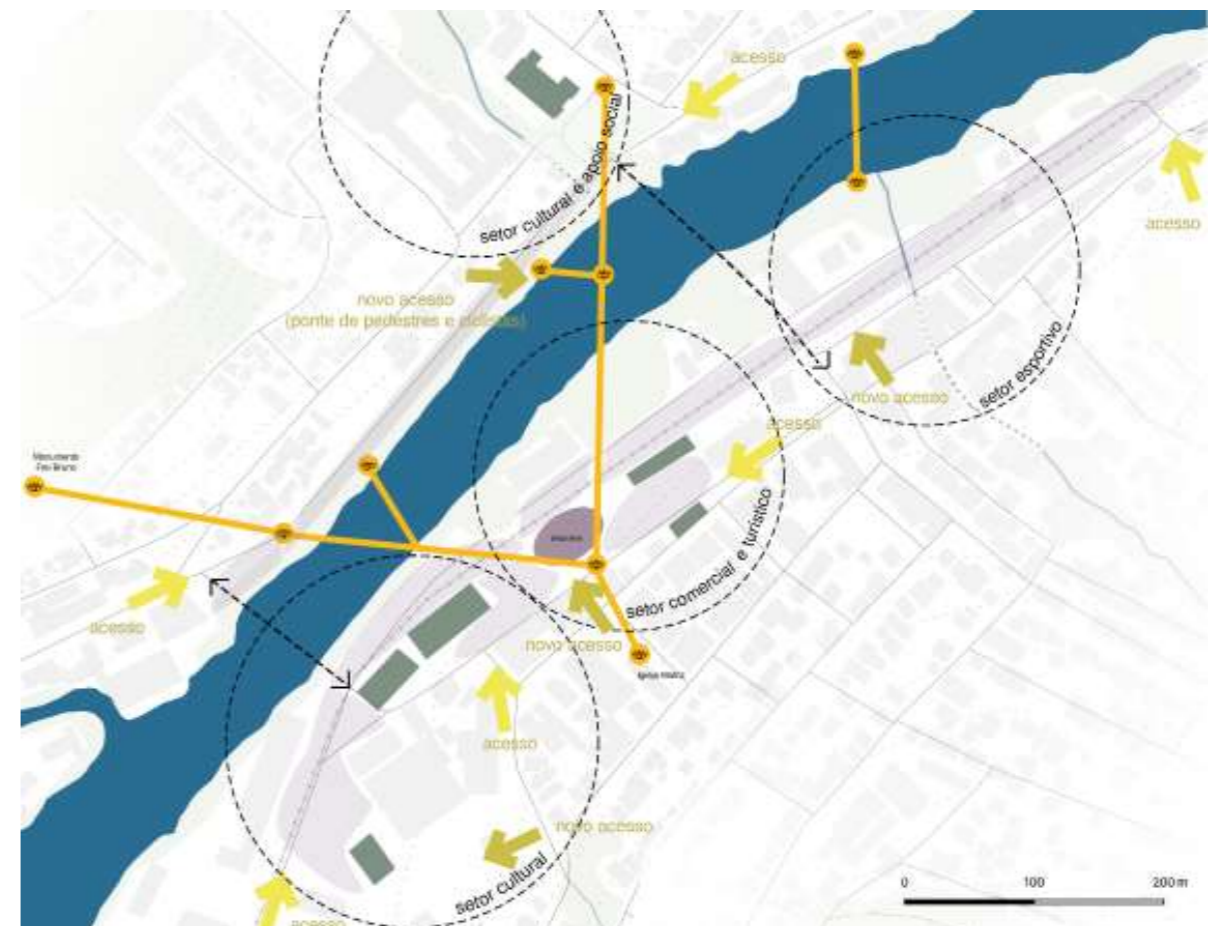
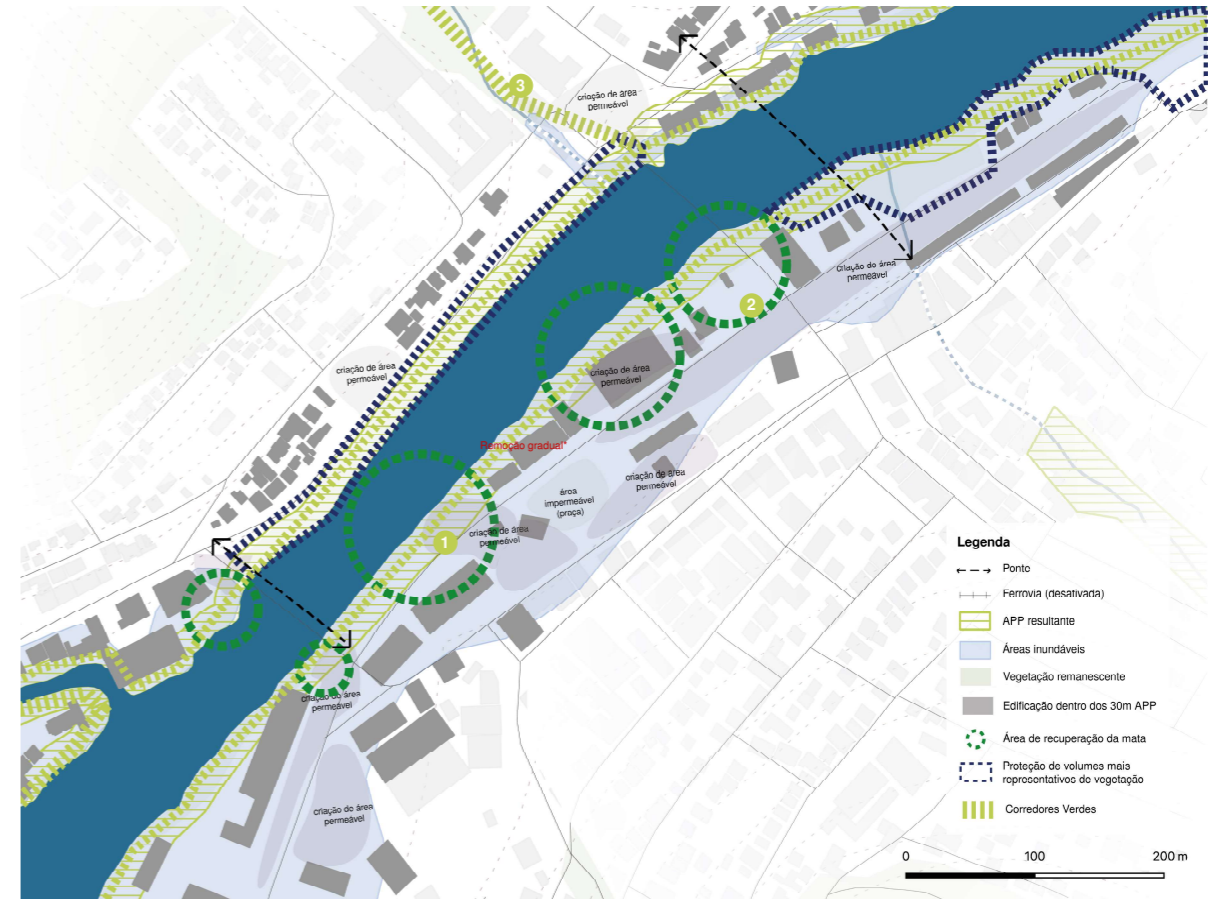
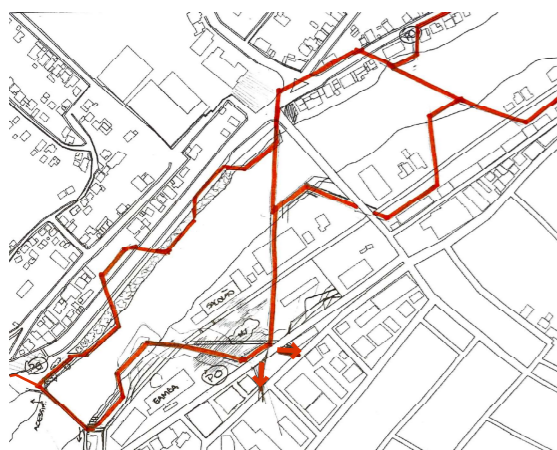
Na dimensão ambiental, têm-se um enorme volume de edificações que estão dentro de área estipulada como APP de acordo com o Código Florestal Brasileiro - por exemplo, dentro da margem de 100 metros estipulada, concentra-se uma grande parcela do centro de Herval d'Oeste. Muitas dessas áreas são consideradas áreas urbanas consolidadas, passíveis de regularização fundiária. Porém, mantém-se uma faixa de APP não edificável com largura mínima de 15 metros ao longo dos cursos d'água e as edificações que não estejam em conformidade são consideradas irregulares e sujeitas à demolição.

Considerando isso e também o aspecto de viabilidade do projeto, algumas edificações centrais na proposta de desenho urbano são demarcadas à demolição e/ou remoção gradual (como já mostrado no mapa anterior). No caso de remoção gradual, propõe-se uma nova tipologia de construção de baixo impacto e adaptada à questão de risco à inundações, considerando a preocupação de gerar vitalidade e movimentação nessa área.

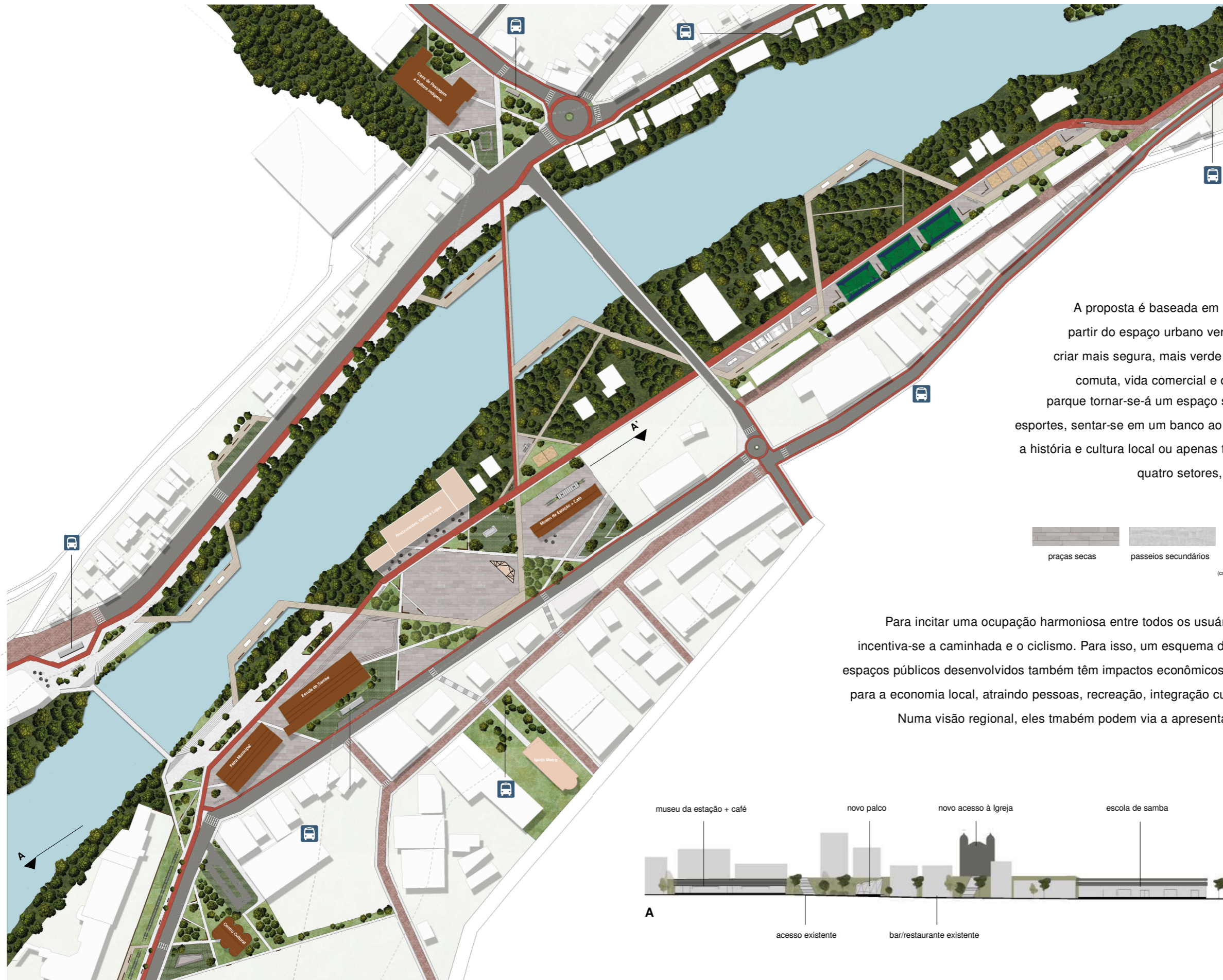
São propostos corredores verdes às margens e uma conexão com o corredor verde interno (Imagem 3) e a criação de grandes áreas permeáveis, pois espaços públicos verdes fortalecem a resiliência da cidade contra os riscos ambientais à medida que melhoram a qualidade do ar, atuam como sistema de drenagem e efeitos de ilha de calor.

Todas as estratégias apresentadas se espacializam em um partido de desenho regido por eixos visuais entre pontos atratores das duas cidades, reforçando a intenção integradora do projeto. Como forma de costura do tecido urbano, o passeio principal cria rotas reconhecíveis, que se transpassam como decks, travessias e passarelas. A partir dele criam-se diagonais secundárias de acesso aos atratores. Dá-se grande importância à presença de elementos unificadores ao longo dos caminhos, a partir do mobiliário estruturante, pavimentação diferenciada entre rotas principais e secundárias e iluminação, conformando uma paisagem urbana legível.

diretrizes de desenho



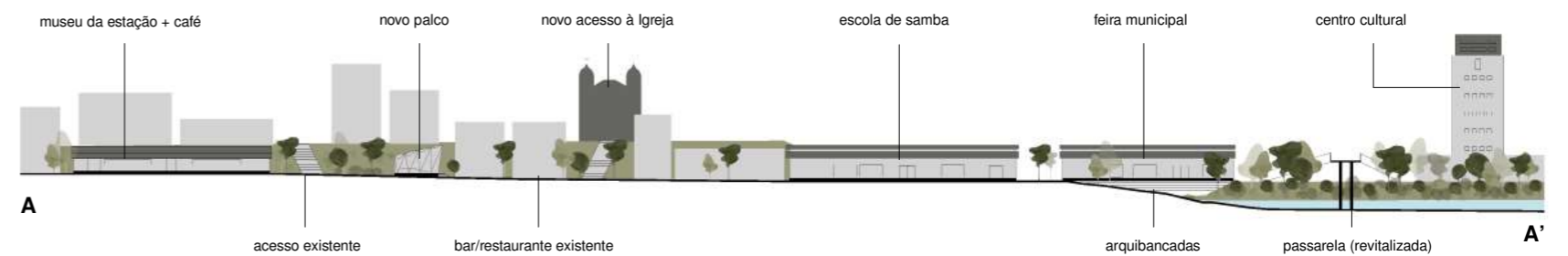
microescala



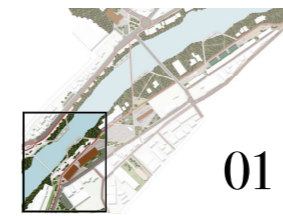
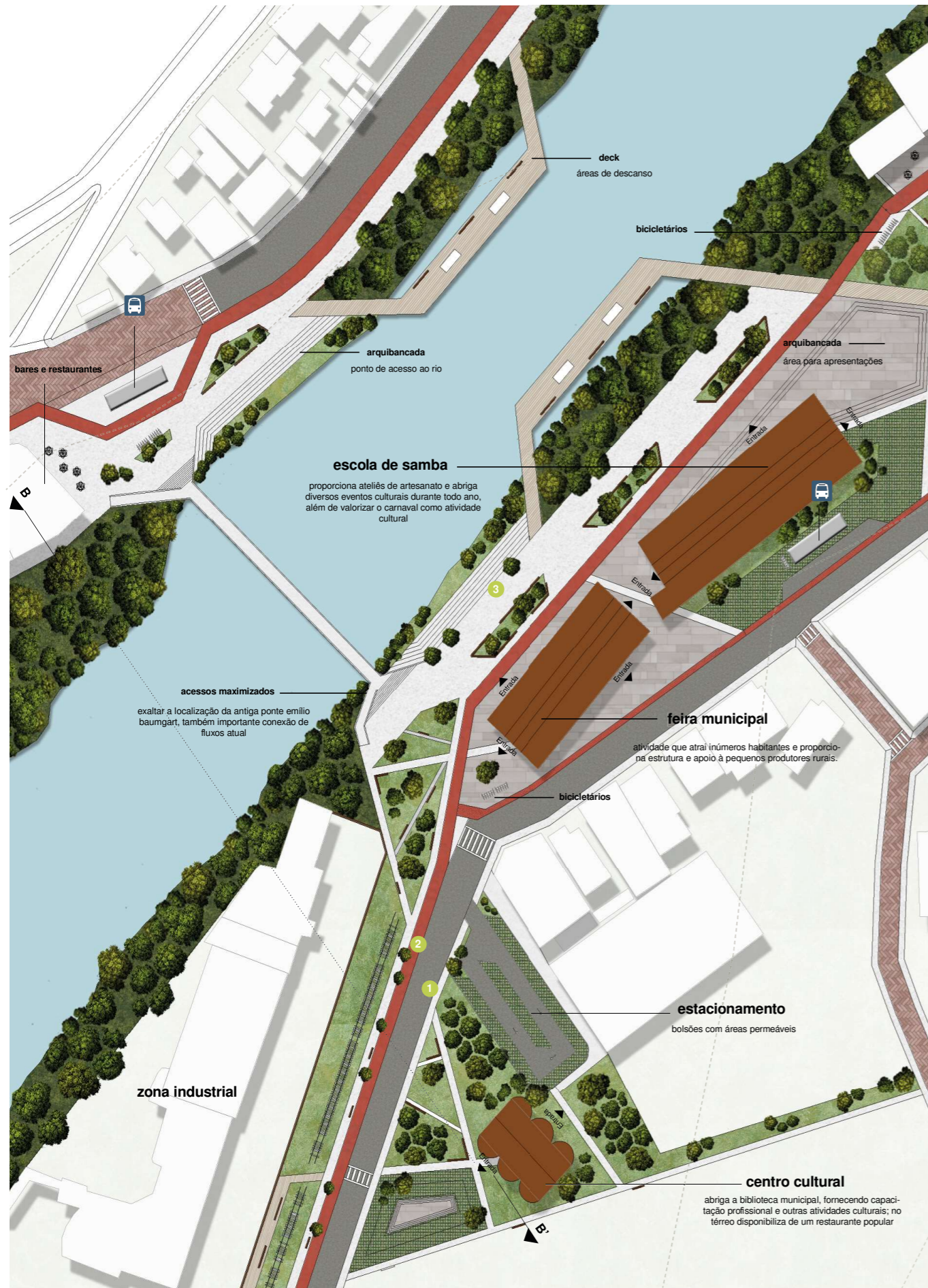
A proposta é baseada em um foco natural à região ribeirinha, unificando-a a partir do espaço urbano verde, onde as novas atividades propostas ajudam a criar mais segura, mais verde e mais vibrante, com sinergia entre pedestres em comuta, vida comercial e diversos bairros residenciais. Em última análise, o parque tornar-se-á um espaço seguro e social, onde a comunidade pode praticar esportes, sentar-se em um banco ao sol, passear, explorar a natureza, aprender sobre a história e cultura local ou apenas tirar uma pausa da cidade. O projeto se divide em quatro setores, cada um destacado de acordo com sua temática.



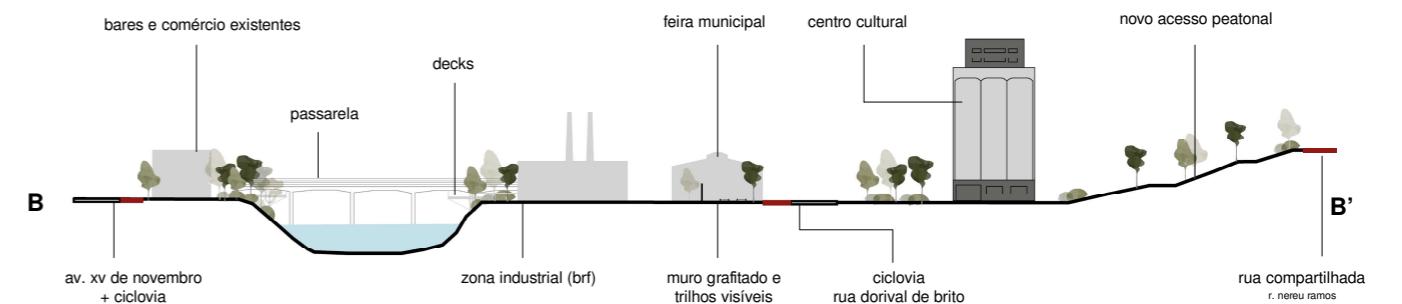
Para incitar uma ocupação harmoniosa entre todos os usuários criam-se espaços amigáveis para pedestres e incentiva-se a caminhada e o ciclismo. Para isso, um esquema de pavimentações é feito (demonstrado acima). Os espaços públicos desenvolvidos também têm impactos econômicos positivos. São espaços produtivos, gerando valor para a economia local, atraindo pessoas, recreação, integração cultural, investimentos e oportunidades de trabalho. Numa visão regional, eles também podem vir a apresentar uma grande ferramenta de marketing e turismo.



microescala



01 — setor cultural e de vivência



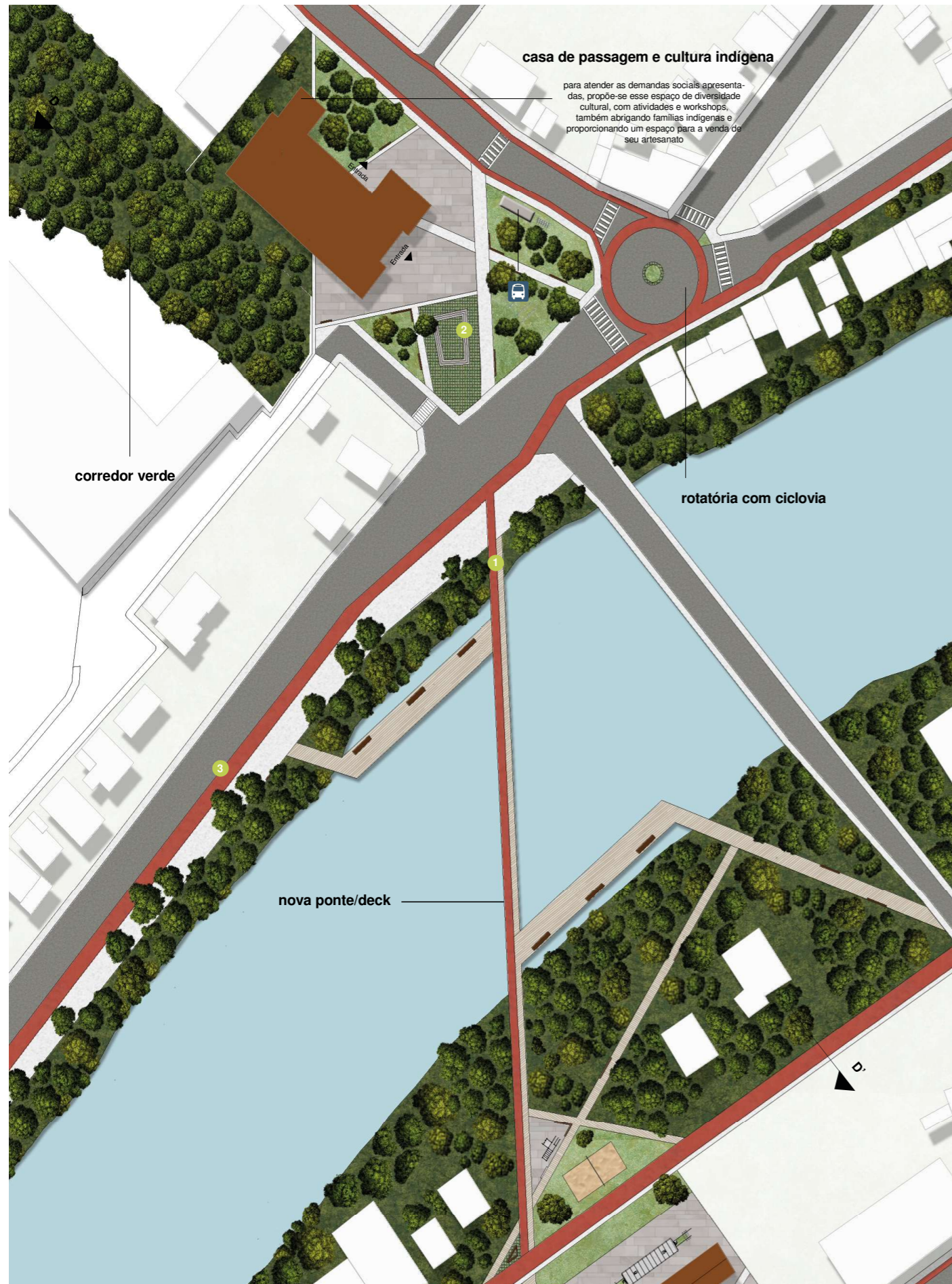
microescala



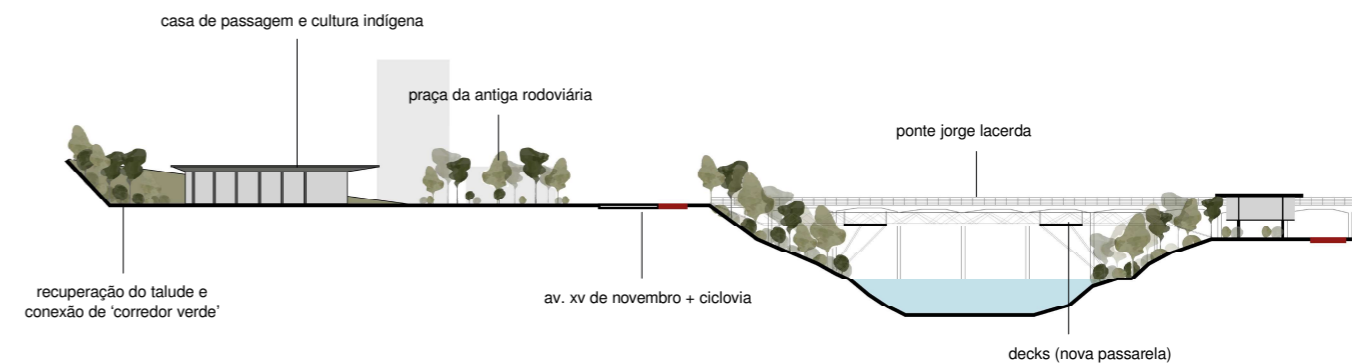
02 — setor turístico e gastronômico



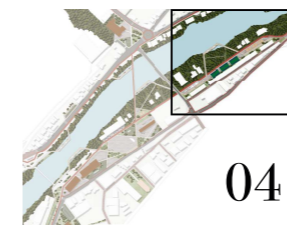
microescala



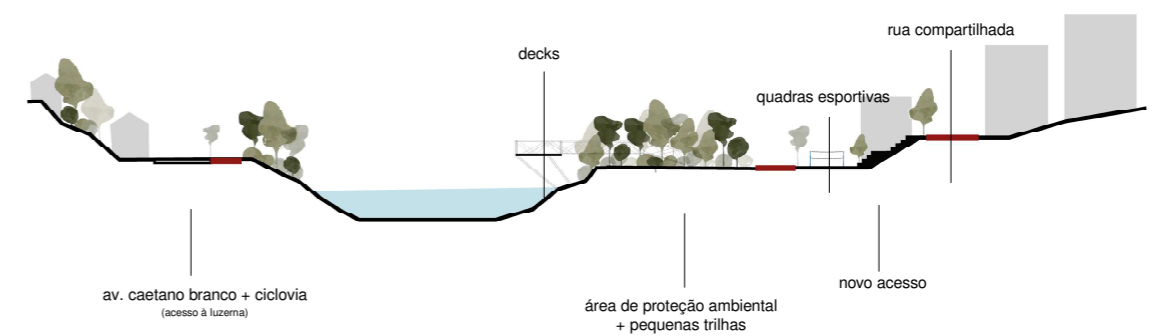
03 — setor cultural e de apoio social



microescala



04 — setor ambiental e esportivo



Conclusão

O rápido desenvolvimento urbano das últimas décadas do século XX nas cidades estudadas deu origem a diversos problemas relativos à estrutura urbana, ou seja, aqueles relacionados a fraquezas na coesão territorial. Alguns desses problemas envolvem a falta de conectividade física e social na estrutura urbana, a perda de identidade, estigmas e exclusão social, além de desigualdades econômicas. Dessas fraquezas, a fragmentação espacial foi, na dinâmica atual, um dos principais problemas, resultando em sérias consequências para a coesão urbana. Percebeu-se sua implicação direta sobre a mobilidade urbana, restringindo a forma como as pessoas se deslocam nas cidades e limitando o acesso aos usos/atividades oferecidos; degradação de estruturas naturais; e a vida urbana social e econômica, tendo implicações diretas na implantação de equipamentos e espaços públicos para pessoas. Viu-se, portanto, a necessidade de dotar os processos de planejamento de uma rede de espaços públicos e seu projeto urbano como exemplificação de um cenário que possa contribuir para a mitigação dos problemas supracitados e no aumento da qualidade de vida da comunidade.

REFERÊNCIAS

- AURAS, Marli. Contestado: a organização da Irmandade Cabocla. Fpolis: Ed. UFSC, 1983. Disponível em: www.educacao.uol.com.br/disciplinas/historia-brasil/guerra-do-contestado-conflito-alcancou-enormes-proporcoes.htm?cmpid=copiaecola. Acesso em: 23 de Fevereiro de 2021.
- BAZZNELLA; MARCHESAN; TOMPOROSKI, 2020. "Território do Contestado: Aspectos históricos do processo de marginalização Sandro Luiz Bazznella1 Jairo Marchesan2 Alexandre Assis Tomporoski3. Revista Húmus - UFMA- v. 10, n. 28. Pensamento em crise. Acesso em 14 de março de 2021.
- BURLEY, D., JENKINS, P., LASKA, S., & DAVIS, T. 2007. Place Attachment and Environmental Change in Coastal Louisiana. *Organization & Environment*, 20(3), 347–366. Disponível em: [doi:10.1177/1086026607305739](https://doi.org/10.1177/1086026607305739). Acesso em: 19 de Maio de 2021.
- CINCATARINA. Diagnóstico Socio-Ambiental de Herval d'Oeste. 2018. Disponível em: hervaldoeste.sc.gov.br. Acesso em: 24 de Fevereiro de 2021.
- CINCATARINA. Plano de Mobilidade Urbana - Joaçaba/SC. 2020. Disponível em: planejamentourbano.cincatarina.sc.gov.br. Acesso em: 20 de Março de 2021.
- CONSÓRCIO ORICONSUL – ECOPLAN – SKILL. Plano de Desenvolvimento Sustentável da Região da Bacia do Rio Uruguai. Florianópolis/SC — Porto Alegre/RS Dezembro, 2008. Acesso em: 20 de Abril de 2021.
- COSGROVE, Denis. *Social Formation and Symbolic Landscape*. University of Wisconsin Press, 1998. 293 p.
- DOMINGOS, Danuza. PARALELO DE DESENVOLVIMENTO MICRORREGIONAL: MICRORREGIÕES DE BLUMENAU, DE ITAJAÍ E DE JOAÇABA. 2007. Monografia - UFSC. Disponível em: Repositório UFSC. Acesso em: 3 de Fevereiro de 2021.
- ESPIG, Márcia Janete. A construção da Linha Sul da Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande (1908-1910): mão de obra e migrações. *Varia hist.*, Belo Horizonte, v. 28, n. 48, p. 849-869, Dec. 2012. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0104-87752012000200017>. Acesso em 05 Maio de 2021.
- FRANTZ, M. W. O rio do Peixe e o desenvolvimento urbano da cidade de Joaçaba, SC. 2008. Dissertação (Mestrado em Engenharia: Infra-estrutura e meio ambiente), Universidade de Passo Fundo, Passo Fundo, 2008.
- GORSKI, Maria Cecília Barbieri. Rios e cidades: ruptura e reconciliação. Dissertação de Mestrado, FAU-Mackenzie, 2008. Disponível em: <http://tede.mackenzie.br/jspui/handle/tede/2632>. Acesso em 20 de Março de 2021.
- GRESELE, BRANDÃO. Obsolência urbana em áreas industriais: um estudo sobre a estação férrea e seus equipamentos no município de Herval d'Oeste/SC. 2019. Anais do SEPE - Seminário de Ensino, Pesquisa e Extensão. Vol. IX (2019) - ISSN 231-7489.
- KYLE, GERARD & GRAEFE, Alan & Manning, Robert & Bacon, James. 2004. Effects of Place Attachment on Users' Perceptions of Social and Environmental Conditions in a Natural Setting. *Journal of Environmental Psychology*. 213-225. Disponível em: 10.1016/j.jenvp.2003.12.006. Acesso em 09 de Maio de 2021.
- KYLE, G., GRAEFE, A., & MANNING, R. 2005. Testing the Dimensionality of Place Attachment in Recreational Settings. *Environment and Behavior*, 37(2), 153–177. Disponível em: <https://doi.org/10.1177/0013916504269654>. Acesso em 09 de Maio de 2021.
- LINO, SILVA. "Paisagem aliada, paisagem inimiga: arqueologia, história e natureza na Guerra do Contestado"; 2011. *Tempos Históricos Volume 15*, p. 179 - 204; Universidade Federal da Fronteira Sul.
- ÖZÇEVİK, Ö.; BREBBIA, C.A.; ŞENER, S.M. *Sustainable Development and Planning VII*. Great Britain: Wit Press, 2015. 1146 p. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.2495/sdp15>. Acesso em: 31 mar. 2021.
- PENNA, Tainah V.C. "Rios Urbanos e Paisagem: do convívio à negação em Cachoeiro de Itapemirim - ES". 2017. Dissertação (PPGAU - UFES).
- PERH/CH. "Plano Estadual de Recursos Hídricos de Santa Catarina; RH3 - Vale do Rio do Peixe". 2017. Relatório preparado para Governo de Santa Catarina e FAPESC. Disponível em: [/www.sirhesc.sds.sc.gov.br](http://www.sirhesc.sds.sc.gov.br). Acesso em 24 de Fevereiro de 2021.
- RADIN, José Carlos. *Companhias colonizadoras em Cruzeiro: representações sobre a civilização do sertão*. José Carlos Radin / Florianópolis: UFSC, 2006. 210 p. Tese (Doutorado) – Universidade Federal de Santa Catarina. Programa de Pós-Graduação em História. 1. História – Santa Catarina 2. História – Colonização I. Título CDD – 981.64
- RAYMOND, BROWN G & WEBER. 2010. 'The measurement of place attachment: Personal, community and environmental connections', *Journal of Environmental Psychology*, vol. 30, no. 4, pp. 422-434. Disponível em: <https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2010.08.002>. Acesso em 07 de Maio de 2021.
- REGENSBURGER, Josiane. *INDÚSTRIA E ESPAÇO URBANO: IMPLICAÇÕES SÓCIO-ESPACIAIS NO MUNICÍPIO DE JOAÇABA – SC*. 2006. Dissertação de Mestrado - UFSC. Disponível em: Repositório UFSC. Acesso em: 3 de Fevereiro de 2021.
- SAE - Secretaria de Assuntos Estratégicos. *Água e Desenvolvimento Sustentável: Recursos Hídricos Fronteiriços e Transfronteiriços do Brasil*. Brasília, 2013. Disponível em: http://estatico.cnpq.br/portal/premios/2013/pj/imagens/noticias/publicacao_agua_sae.pdf
- SARAIVA, M. G. (1999). *O rio como paisagem*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian
- SEBRAE/SC. *Santa Catarina em Números: Macrorregião Oeste/Sebrae/SC*. Florianópolis: Sebrae/SC, 2013. 149p. Acesso em: 12 de Abril de 2021.
- VOLTOLINI, Anderson Francisco Floriani. 2009. "A questão de limites de terras entre Santa Catarina e Paraná: uma análise das mensagens de governadores de 1900 a 1916". *Revista Santa Catarina em História - Florianópolis - UFSC – Brasil* ISSN 1984- 3968, v.1, n.2, 2009. Disponível em: <https://core.ac.uk/download/pdf/268134038.pdf>. Acesso em 29 de Abril de 2021.